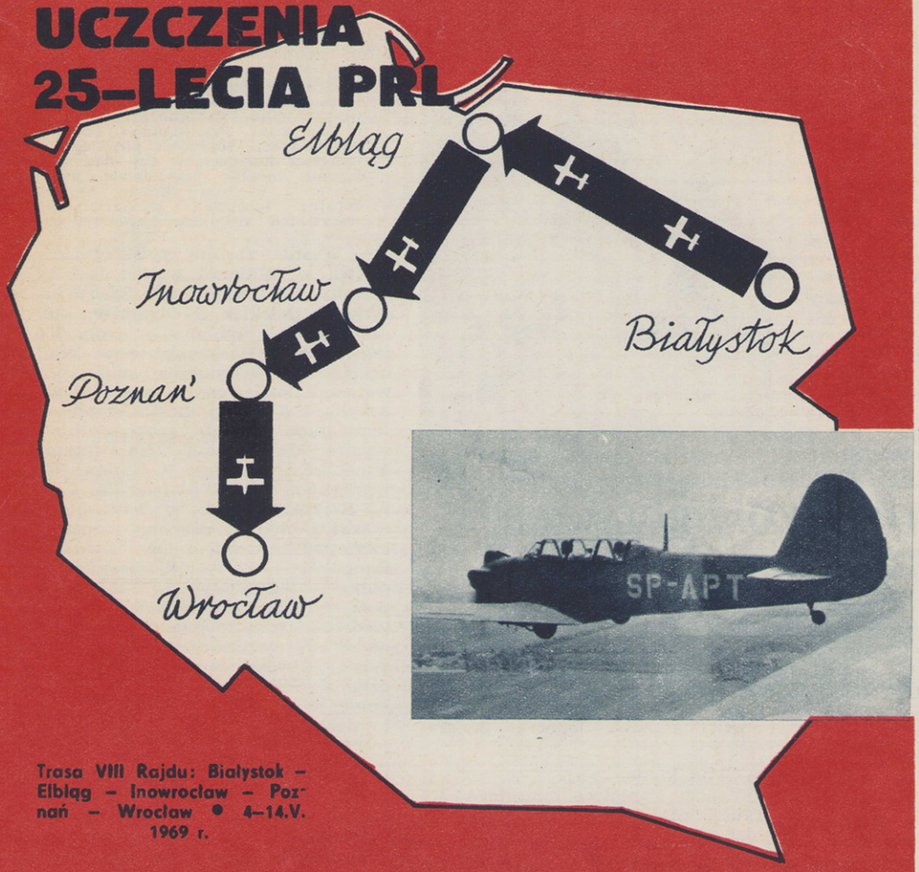
DLA UCZCZENIA 25-LECIA PRL



Trasa VIII Rajdu: Białystok – Elbląg – Inowrocław – Poznań – Wrocław • 4–14.V. 1969 r.

SKRZYDLATA POLSKA

NR 18 (930) • 4. V. 1969 • CENA ZŁ 2

W numerze:

- WKŁAD LOTNIKÓW POLSKICH W ZWYCIĘSTWO
- NAD MAPĄ POLSKI LUDOWEJ
- NA TEMATY SAMOLOTOWE
- SPACERY KOSMICZNE
- NA LĄDZIE, NA WODZIE I W POWIETRZU

Na zdjęciu: Białystok, pierwsze miasto etapowe tegorocznego VIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Fragment osiedla w rejonie Alei 1 Maja. Patrz artykuł o rajdzie na str. 4—5. Foto: Z. Kadziewicz

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale – FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie – 26 zł
Półrocznie – 52 zł
Rocznie – 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" – Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 3321 P-8

WYDAWCA

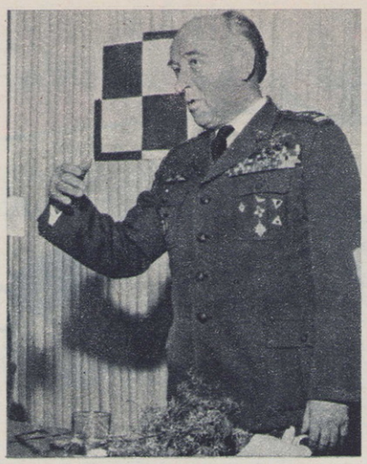
WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI,
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY

NA kilkanaście dni przed 24 rocznicą Zwycięstwa nad faszystowskimi Niemcami, 9 maja rozmawiamy z najsławniejszym polskim pilotem myśliwskim minionej wojny, płk. pil. Stanisławem Skalskim. Na piersi tego znakomitego pilota i patrioty widnieje kilka rzędów różnobarwnych baretek — przekonywający dowód ogromnych zasług położonych na powietrznych frontach II wojny światowej. Spośród wielu wysokich odznaczeń tego niezwykłego żołnierza przestworzy należy wymienić: Krzyż Grunwaldu III klasy, Krzyż Virtuti Militari IV i V klasy, uzyskany czterokrotnie Krzyż



Ppłk pil. Stanisław Skalski

WKŁAD LOTNIKÓW POLSKICH W ZWYCIĘSTWO

Walecznych, Zaszczytny Order Zasługi i Zaszczytny Krzyż Lotniczy. Jeśli dodamy, że płk pil. Stanisław Skalski zestrzelił 22 i 1/4 samolotów na pewno, 2 prawdopodobnie i 4 uszkodził, zajmował wiele odpowiedzialnych stanowisk dowódczych i operacyjnych w latach 1939—1945, to przedstawimy w dużym skrócie wkład osobisty naszego znakomitego pilota myśliwskiego w zwycięstwo.

— Panie pułkowniku — zwracam się do Sekretarza Generalnego Aeroklubu PRL Stanisława Skalskiego — znalazł się Pan wśród 150 polskich pilotów myśliwskich, którzy 1 września 1939 roku stanęli do nierównej walki przeciwko 3 500 samolotom hitlerowskiej Luftwaffe. W okresie kampanii wrześniowej polscy myśliwcy zestrzelili blisko 150 samolotów wroga, przy czym Pana konto bojowe zamknęło się wówczas 6 samolotami zestrzelonymi i 3 uszkodzonymi. Kampania wrześniowa była początkiem walki żołnierza polskiego, która zakończyła się dopiero na wielu polach bitew w maju 1945 roku. Stąd też na wstępie proszę o wypowiedź na temat kampanii wrześniowej.

— Lotnictwo hitlerowskie stanowiło wówczas bez wątpienia najsilniejszą potęgę lotniczą świata. Użyte w Polsce siły tego lotnictwa przewyższały ośmiokrotnie siły polskiego lotnictwa wojskowego, już nie tylko pod względem liczebności. Nie to jednak było najważniejsze. Sprzymierzeńcem wroga była jakość sprzętu — ona decydowała. Walczyliśmy posługując się w dużej mierze sprzętem przestarzałym. Polscy myśliwcy latali, na przykład, na samolotach o dwukrotnie niemal mniejszej prędkości i przeszło dwukrotnie mniejszej sile ognia od samolotów myśliwskich nieprzyjaciela. Mimo iż ulegaliśmy przemocy hitlerowskiej, dla lotników polskich był to początek zwycięstwa, na którego ostateczny wynik czekaliśmy, oczywiście nieprzerwanie walcząc, sześć długich lat. Lotnictwo hitlerowskie — według archiwum Luftwaffe — przyznaje się do takich oto strat w kampanii wrześniowej: 285 samolotów zniszczonych, 279 samolotów uszkodzonych, 734 osoby zabite z personelu Luftwaffe. Tak więc wbrew kłamliwej propagandzie hitlerowskiej z 1939 roku, straty niemieckiego lotnictwa nad Polską były naprawdę wysokie.

— Po kampanii wrześniowej polski personel lotniczy znalazł się na terenie Francji, Wielkiej Brytanii i Związku Radzieckiego. Lotnicy, którzy opuścili kraj, myśleli o dalszej walce wszędzie tam, gdzie toczyły się boje z Niemcami hitlerowskimi. Lotnicy pozostali w kraju włączyli się aktywnie do pracy konspiracyjnej w ruchu oporu. Większość lotników polskich — wśród których znalazł się również i Pan — różnymi drogami dotarła do Francji, aby tam stanąć do kolejnego pojedynku z Luftwaffe. Był to na pewno krótki, ale owocny w zwycięstwa okres walki polskiego lotnictwa wojskowego.

— Pod koniec maja 1940 roku w szeregach lotnictwa polskiego we Francji znajdowało się blisko 7 000 ludzi. Całość personelu nie była jeszcze całkowicie przygotowana do działań bojowych. Nasze lotnictwo bombowe i rozpoznawcze znajdowało się w stadium organizacji. Udział w walkach wzięło jedynie polskie lotnictwo myśliwskie. Ogółem walczyło 136 pilotów myśliwskich, a więc blisko tyle samo co w kampanii wrześniowej. Latali oni w 17 kluczach polskich przydzielonych do dywizjonów francuskich, oczywiście na samolotach produkcji francuskiej. W tym miejscu muszę z uznaniem stwierdzić niezwykłe poświęcenie polskich myśliwców, którzy w obronie Francji zestrzelili 51 samolotów hitlerowskich na pewno, 3 prawdopodobnie i 6 uszkodzili.

— Po klęsce Francji lotnictwo polskie przystąpiło do dalszej walki przeciwko Niemcom hitlerowskim na terenie Wielkiej Brytanii — wyspy wielkiej nadziei. Niezwłocznie rozpoczęto formowanie dywizjonów bombowych i myśliwskich. Już w początkach bitwy o Wielką Brytanię zasłynęli polscy piloci myśliwscy walczący w dywizjonach angielskich.

— Polskie dywizjony myśliwskie: 302 pod dowództwem płka pil. Mieczysława Mümlera i 303 pod dowództwem mjra pil. Zdzisława Krasnodębskiego, a następnie por. pil. Witolda Urbanowicza, już w sierpniu 1940 r. przystąpiły do działań bojowych, włączając się czynnie do zaciętej i decydującej bitwy o Wielką Brytanię. W bitwie tej, trwającej od 10 lipca do końca października 1940 roku walczyło 138 Polaków. Szczególnie wsławił się dywizjon myśliwski 303. Dywizjon ten miał największe osiągnięcia bojowe spośród wszystkich angielskich dywizjonów uczestniczących w Battle of Britain, strącając 126 samolotów hitlerowskich.

— Nieustannie formowano dywizjony polskie na terenie Wielkiej Brytanii, które kolejno przystępowały do walki. Przystąpiono również do tworzenia lotnictwa polskiego w Związku Radzieckim. Czy Pan pułkownik mógłby przedstawić, oczywiście w wielkim skrócie, wysiłek zbrojny lotnictwa polskiego na wszystkich frontach powietrznych?

— Wysiłek zbrojny polskiego lotnictwa w minionej wojnie jest ogromny. Na froncie zachodnim walczyło 15 polskich dywizjonów, których załogi dysponowały około 300 samolotami. Nasi myśliwcy brali udział we wszystkich większych walkach powietrznych nad Europą, Afryką i Chinami, przemierzali na samolotach różnych typów wzdłuż i wszerz cały świat. Na froncie wschodnim wspólnie z Siłami Powietrznymi Armii Radzieckiej brały aktywny udział w wyzwoleniu Polski i zdobyciu Berlina jednostki lotnictwa stworzone w Związku Radzieckim. Do walki przystąpiły pułki: „Warszawa", „Kraków" i pułk szturmowy, które w sierpniu 1944 roku połączono w dywizję lotniczą. W walkach pod Berlinem oprócz dywizji lotniczej wzięło udział 6 pułków sformowanego pod koniec wojny 1 mieszanego korpusu lotniczego. Ogółem walczyło tam ponad 300 samolotów ludowego lotnictwa polskiego. Zarówno na froncie wschodnim jak i zachodnim stworzono szkolnictwo lotnicze, dzięki któremu systematycznie prowadzono szkolenie personelu lotniczego różnych specjalności. Trzeba także z uznaniem wspomnieć o tych wszystkich lotnikach walczących z powodzeniem w ruchu oporu podczas okupacji hitlerowskiej. Oni to przygotowywali się nie tylko do przejęcia pozostającego na naszej ziemi lotnictwa wroga, ale przyjmowali zrzuty, samoloty przylatujące zarówno ze Wschodu, jak i z Zachodu, przeprowadzali akcje sabotażowe mające na celu niszczenie lotnictwa hitlerowskiego, wreszcie rozpracowali tajemnice broni V-1 i V-2.

— Nasz lotniczy wkład w zwycięstwo jest ogromny i pouczający. Moim zdaniem należałoby opracować obszerną publikację pamiątkową, będącą wiernym dokumentem wysiłku zbrojnego polskiego lotnictwa w drugiej wojnie światowej. Na zakończenie proszę Pana pułkownika o kilka liczb charakteryzujących wysiłek lotników polskich walczących na wszystkich frontach.

— Bardzo proszę. Mam właśnie przed sobą takie zestawienie. Ogółem w II wojnie światowej walczyli nasi lotnicy na blisko 900 samolotach bojowych, przy czym personel lotniczy liczył ponad 30 000 ludzi. Polscy piloci myśliwscy zestrzelili w powietrzu względnie zniszczyli na ziemi około 1 000 samolotów przeciwnika, przy czym strącili także 190 pocisków V-1. Nawiązując do pamiątkowej księgi obrazującej wysiłek zbrojny lotnika polskiego w II wojnie światowej, to jestem za wydaniem takiej pracy.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

Foto: J. Tobolski

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W OLSZTYNIE** odbyła się dwudniowa konferencja poświęcona problemom lotnictwa gospodarczego. Poruszono m. in. zagadnienia efektów pracy lotnictwa w PGR-ach woj. olsztyńskiego, konstrukcji samolotu rolniczego, biologicznych skutków chemizacji rolnictwa itp. Narada była bardzo sprawnie zorganizowana.

*

● **PILOT** doświadczalny Instytutu Lotnictwa w Warszawie i długoletni współpracownik naszego pisma, mgr inż. **Ryszard Witkowski**, został w Dniu Metalowca odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Gratulujemy.

*

● **ZGODNIE** z kalendarzem imprez APRL, w Lisich Kątach odbędą się w dniach 22 maja — 5 czerwca br. IV Krajowe Zawody Szybowcowe imienia Szczepana Grzeszczyka. Kierownikiem imprezy będzie **Józef Sitarski**, kierownikiem sportowym — **Walenty Hardt**, a przewodniczącym komisji sędziowskiej — **Urszula Śliwak**.

*

● **23 SIERPNIA** br., w dniu Święta Lotnictwa, w Oleśnicy koło Wrocławia zostanie odsłonięty pierwszy w Polsce pomnik Bohaterów Ery Kosmicznej. Stanie on na placu przy ulicy 1 Maja.

*

● **Z OKAZJI** uroczyście obchodzonego Dnia Pracownika Służby Zdrowia odbyła się w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie centralna akademia wojskowej lotniczej służby zdrowia. Wyróżniający się pracownicy otrzymali odznaczenia, awanse i dyplomy uznania.

*

● **W ZWIĄZKU** z katastrofą lotniczą, która wydarzyła się 2 kwietnia br. pod Krakowem, do Ministerstwa Spraw Zagranicznych wpłynęły dalsze kondolencje od ambasadorów: Kuby — **Fernardo L. Floreza Ibarry**, Norwegii — **Christiana Berg - Nielsena**, Czechosłowacji — **Antonina Gregora**, Austrii — **Johannesa Prokscha** i Indii — **Vallillatha M. M. Naira**.

*

● **MIELECKA** Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego zajęła w ubiegłym roku pierwsze miejsce we współzawodnictwie pomiędzy przedsiębiorstwami podległymi Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego. Załoga WSK zdobyła sztandar przechodni ministra przemysłu maszynowego i Zarządu Głównego Związku Zawodowego Metalowców.

*

● **W BIURZE** Zarządu Głównego Aeroklubu PRL odbyło się 19 kwietnia br. spotkanie kierownictwa APRL z zespołem redakcji tygodnika „Skrzydlata Polska". W toku spotkania omówiono wzajemną współpracę.

*

● **FRANCUSKIE** linie lotnicze „Air France" wprowadziły do eksploatacji od 1 maja br. odrzutowe samoloty komunikacyjne typu Boeing — 727/200 na linię Paryż — Warszawa — Moskwa.

*

● **PIERWSZY** tegoroczny numer kwartalnika popularno-naukowego PTA „Astronautyka" (ukazał się w połowie kwietnia) przynosi m. in. następujące pozycje: **W. Prywałowa** — „Kiedy na Księżycu?", **O. Wołczka** — „Rozwój astronautyki i jego wpływ na postęp nauki i techniki światowej"; **J. Sławskiego** — „Zielone światło" dla lunonautów"; **J. Dobrowolskiego** — „Biologiczno - medyczne aspekty lotów kosmicznych" oraz **H. Sulajnisa** — „Selekcja i trening fizyczny kosmonautów".

POLSKA Z LOTU PTAKA

ŁÓDŹ. 20-tysięczne osiedle mieszkaniowe na Kuraku. Wszystkie ulice noszą tu nazwy związane z badaniami Kosmosu.

Foto: K. Turowski

NA SREBRNY JUBILEUSZ POLSKI LUDOWEJ

OSTRÓW WLKP.

Z okazji 25-lecia PRL, wyborów do Sejmu i Rad Narodowych oraz 50-lecia lotnictwa sportowego w Polsce, **załoga Aeroklubu Ostrowskiego** podjęła szereg zobowiązań, włączając się tym samym do Dni Czynu Lotniczego. Wartość czynu społecznego załogi oszacowano na **44 600 złotych.**

KROSNO

Załoga Lotniczych Zakładów Naprawczych Aeroklubu PRL w Krośnie podjęła dla uczczenia 25-lecia Polski Ludowej zobowiązania produkcyjne wartości **330 400 zł.**

SZCZECIN

Dla uczczenia 25-lecia Polski Ludowej i 50-lecia lotnictwa sportowego w Polsce, **członkowie i pracownicy Aeroklubu Szczecińskiego,** podjęli zobowiązania, w ramach których wybudują w czynie społecznym drogę dojazdową na lotnisku **(wartość czynu — 91 302 zł)** oraz wykonają i wyposażą w sprzęt tzw. ogródek sportowy.

MIĘDZYNARODOWY DWORZEC LOTNICZY W WARSZAWIE

W niedzielę, 27 kwietnia br., w Dniu Transportowca i Drogowca, nastąpiło w południe uroczyste, oficjalne otwarcie nowego Międzynarodowego Dworca Lotniczego w Warszawie na Okęciu. Otwarcie nowego dworca poprzedziły konferencje prasowe w nowym obiekcie: 25 kwietnia br. — dla dziennikarzy krajowych, prasy, radia i telewizji; 26 kwietnia — dla dziennikarzy zagranicznych akredytowanych w Polsce. W piątek, 25 kwietnia, radzieckie przedsiębiorstwo „Aviaeksport" demonstrowało w nowym porcie na Okęciu radziecki komunikacyjny samolot odrzutowy Il-62. Z chwilą otwarcia nowego portu uruchomiono również nową linię autobusową „175", która łączy nowy obiekt z centrum stolicy. Na zdjęciu: Nowy dworzec od strony podjazdu z miasta.

Zdjęcie: M. Kobrzyński

TECHNIKA LOTNICZA I ASTRONAUTYCZNA zaprasza

Redakcja miesięcznika „Technika Lotnicza i Astronautyczna" zaprasza na następujące odczyty:

5 maja, o godz. 18.00, o „Samolotach szybowcach i śmigłowcach na wystawie Farnborough 1968", który wygłosi mgr inż. **Andrzej Glass.** Odczyt będzie ilustrowany filmem barwnym pt. „Pokazy lotnicze w Farnborogh 1968". Film będzie wyświetlać jego autor mgr inż. **Ryszard Witkowski.**

29 maja, o godz. 18.00, o „Przygotowaniach do wyprawy na Księżyc", który wygłosi dr inż. **Andrzej Marks.** Odczyt będzie ilustrowany filmem pt. „Apollo—8".

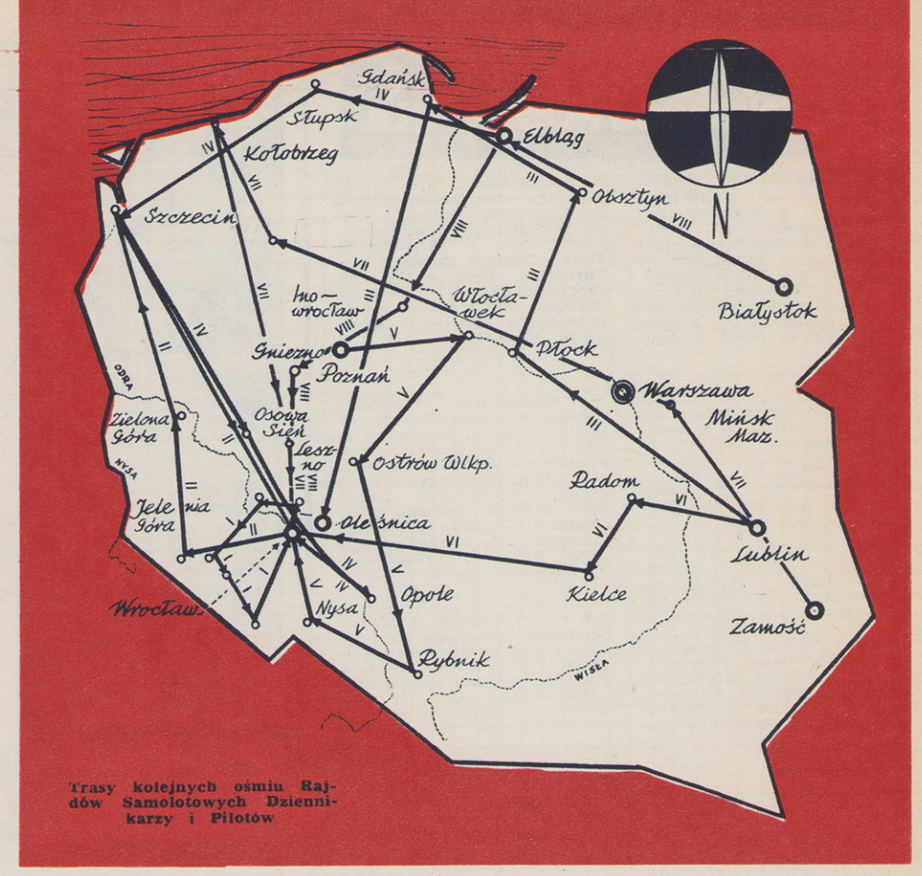
9 czerwca, o godz. 18.00, o „Aktualnym stanie i perspektywach rozwoju transportu lotniczego na świecie", który wygłosi dr **Bronisław Dostatni.** Odczyt będzie ilustrowany filmem.

Miejsce spotkania:

KLUB PRASY I INFORMACJI TECHNICZNEJ NOT, Warszawa, ul. Mazowiecka 12. Wstęp wolny.

4 maja, w godzinach od 9 do 11, na białostockie lotnisko Krywlany zlecą się dziesiątki samolotów biorących udział w VIII Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów. O godzinie 12, zgodnie z programem, nastąpi uroczyste otwarcie tej swoiście pięknej, cieszącej się ogromną popularnością imprezy. Można bowiem śmiało powiedzieć, że w popularności — tak wśród pilotów, jak prasy i społeczeństwa — Rajd zdecydowanie zakasował wszystkie pozostałe imprezy lotnicze.

NAD MAPĄ POLSKI LUDOWEJ



Trasy kolejnych ośmiu Rajdów Samolotowych Dziennikarzy i Pilotów

NA tematy rajdowe — dziesiątki dziennikarzy napisało już setki stron maszynopisu. Podkreślano przede wszystkim wyjątkowo szczęśliwe skojarzenie w załogach samolotów pilotów z dziennikarzami, pisano o tym, że Rajd daje pilotom rzeczywistą możność sportowego wyżycia się i zademonstrowania umiejętności, dziennikarzom zaś — rzadko spotykaną okazję zaczerpnięcia pełną garścią najbardziej aktualnych tematów do reportaży. O tym, że Rajd nawiązuje do naszych najpiękniejszych tradycji lotniczych, że nie tylko propaguje lotnictwo, ale niesie ze sobą wiele innych, społecznie użytecznych treści.

To wszystko prawda. Ale — prawda prawdzie nierówna. Która jest ta najwłaściwsza, dla określenia użyteczności imprezy? Bo tą chyba miarą należy mierzyć Rajd. Właśnie użytecznością, korzyściami, jakie przynosi w końcowym efekcie krajowi.

Nie ma tu wątpliwości: dzięki Rajdowi dotychczas co najmniej stu dziennikarzy i stu pilotów miało możność zwiedzenia (a przedtem obejrzenia z lotu ptaka) wielkich budowli socjalizmu w Polsce, niezliczonych zakładów pracy, możność zapoznania się z zabytkami kultury i pamięci narodowej oraz historią ziem, przez które przebiegał Rajd. Miano możność, na niezliczonych spotkaniach, bezpośredniego kontaktu z przedstawicielami terenowych władz, uczestnikami walk wyzwoleńczych, robotnikami, chłopami, wojskiem i młodzieżą.

Dziennikarze mieli aż nadto o czym pisać. Dzielili się ze społeczeństwem, na łamach swych pism, wrażeniami, które wynieśli z tego olbrzymiego zagłębia budowlanego, jakie tworzy Ludowa Polska. Upowszechniali wiedzę o postępach budowy socjalizmu w Polsce. To o Rajdzie tak mówił dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski: „Cieszy nas fakt, że sam Rajd, który spełnia poważne funkcje polityczno-propagandowe, urasta do imprezy wciąż poważniejszej, że uczestniczą w nim wciąż lepsze pióra i najlepsi piloci".

I taka, bez wątpienia, ma być główna funkcja Rajdu, teraz i w przyszłości: pokazywanie społeczeństwu, za pośrednictwem uczestników imprezy, oblicza dzisiejszej Polski, zachodzących w niej przemian, jej piękna i siły. Wzmacnianie przywiązania do Ojczyzny, wzbudzanie do niej miłości, szczególnie wśród młodzieży.

W ogłoszonym niedawno programie wyborczym Frontu Jedności Narodu czytamy znamienne słowa:

„Realizujemy pomyślnie główne zadania bieżącego planu 5-letniego. W porównaniu z rokiem 1965, w którym odbyły się poprzednie wybory, globalna produkcja naszego przemysłu wzrosła o 37,5 procenta, a globalna produkcja rolnictwa o 17 procent... Rozwinęliśmy wydobycie siarki i miedzi. Uruchomiono i rozwinięto produkcję setek nowych wyrobów.

Na mapie gospodarczej Polski pojawiły się nowe ośrodki i nowoczesne zakłady wytwórcze. Nowe okręgi przemysłowe przeobrażają oblicze wielu dawniej zacofanych okolic kraju. Stanowią dziś tętniące pracą i życiem skupiska klasy robotniczej i inteligencji. Powstają nowe wielkie zakłady w dawniej słabo uprzemysłowionych terenach ziem północnych i zachodnich".

Piękne miasto Bolków na Dolnym Śląsku, wraz z dominującym nad zabudową miejską zamkiem piastowskim, było jednym z punktów zwrotnych trasy I Rajdu w roku 1962.

Tak, stuprocentowa prawda! Wraz z mymi kolegami rajdowymi widziałem tę fantastyczną mapę, oglądałem to wszystko na własne oczy. Były to widoki — zapierające wprost dech w piersiach.

Brałem udział we wszystkich siedmiu dotychczas przeprowadzonych Rajdach. Przeleciałem nad Polską wiele tysięcy kilometrów, a setki przejechałem autokarami na etapach, zwiedzając dziesiątki obiektów gospodarczych i kulturalnych. Od morza do Karpat, od Bugu do Odry i Nysy, przemierzaliśmy samolotami, samochodami i pieszo, ulicami miast, szosami, polnymi drogami, leśnymi duktami — Polskę. A co widzieliśmy, staraliśmy się jak najlepiej, najpiękniej przedstawić w swych reportażach.

Były chwile, że stawaliśmy — jak na przykład w płockiej Petrochemii, czy lubińskim zagłębiu mie-

dziowym — oniemiali z podziwu, zadając sobie w duchu pytanie: jak to wszystko opisać? Jak przekazać czytelnikowi to, co czuje człowiek na widok tak gigantycznych budowli? W jaki sposób najpełniej, najlepiej przekazać wiedzę, że konińska huta aluminium to skończone cudo techniki, że olsztyńska fabryka opon — wspaniały nowoczesny obiekt — pracuje już na pełnych obrotach, że przegroda na Wiśle pod Włocławkiem rośnie wprost w oczach, że elbląski Zamech przytłacza rozmachem pracy...

Pełni wzruszenia i zadumy chodziliśmy po terenach zaciętych walk o Wał Pomorski, zaglądając do pozostałych z tamtych czasów żelbetonowych bunkrów, które szturmowali żołnierze 1 Armii. Byliśmy na tragicznym, bohaterskim Westerplatte, przemierzaliśmy motorówkami baseny portowe Gdańska, Szczecina, zjeżdżaliśmy do kopalni węgla w Rybnickim Okręgu Węglowym. Kładliśmy wieńce, przy głuchym łoskocie werbli, na cmentarzu wojskowym pod Wałczem i w Kołobrzegu, we wsi Podgaje, gdzie hitlerowcy spalili żywcem polskich jeńców, na mogiłach partyzantów polskich i radzieckich w mrocznych lasach parczewskich. Zwiedzaliśmy dolnośląskie zamki piastowskie w Książu, Bolkowie i na Chojniku, wspaniałą katedrę gnieźnieńską, fantastycznie piękną farę św. Jakuba w Nysie, jedno z najświetniejszych dzieł sztuki budowlanej późnego gotyku.

Nie, nie sposób wyliczyć, to niemożliwe wprost, wszystkiego tego, co człowiek widział na siedmiu Rajdach.

Ósmy Rajd organizowany jest pod przewodnim hasłem uczczenia 25 rocznicy powstania Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Jest jedną z pierwszych w Polsce, o zasięgu ogólnokrajowym, imprez mających na celu popularyzację w społeczeństwie dorobku ćwierćwiecza naszej ludowej Ojczyzny. Dorobek to olbrzymi, stanowiący efekt gigantycznego zrywu, wykonanego przez cały naród, w bardzo krótkim okresie historycznym, pod przewodnictwem siły wiodącej — Partii.

Dlatego też z poczuciem szczególnie wielkiej odpowiedzialności ruszamy na trasy tegorocznej imprezy. Zdajemy sobie sprawę z faktu, że Rajd cieszy się szerokim poparciem najwyższych władz partyjnych i państwowych.

Program imprezy jest w tym roku bardzo bogaty. Po godzinach przepędzonych w powietrzu — uczestnicy Rajdu na każdym etapie będą mieli czas wypełniony po brzegi wszelkiego rodzaju wypadami w teren. I tak na przykład, zdradzając tylko część tajemnicy, mogę podać, iż w dniach 4, 5 i 6 maja piloci i dziennikarze: zwiedzą Białystok, będą w Supraśli, Białowieży, Wasilkowie, Dojlidach, Łomży, Wysokiem Mazowieckiem, Zielonej... Starczy? Chyba tak, mówiąc oględnie.

6, 7 i 8 maja — wyjazd z Elbląga do Fromborka, Malborka, złożenie wieńców pod obeliskiem pomordowanych w dawnym obozie koncentracyjnym Stutthoff, spotkanie z załogami elbląskich zakładów pracy.

8, 9 maja — wyjazd z Inowrocławia do Kruszwicy, spotkanie z załogami Kujawskiej Wytwórni Win oraz Zakładów Tłuszczowych, spotkanie z władzami miasta Inowrocławia, wiec młodzieży, złożenie wieńca pod Pomnikiem Wdzięczności, zwiedzanie kopalni soli, zakładów sodowych, huty szkła...

9, 10, 11 maja — zwiedzanie licznych zakładów pracy w Poznaniu, spotkanie z władzami miasta.

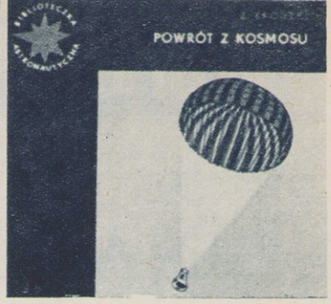
11, 12, 13 — Wrocław. Dziennikarze piszą reportaże konkursowe, ale i — zwiedzają wraz z pilotami zakłady pracy, biorą udział w spotkaniach... wiele, wiele czeka ich jeszcze emocji, wysiłku, nim w dniu 14 maja wystartują z wrocławskiego lotniska do swych aeroklubów macierzystych.

Cóż, czas już kończyć. Muszę przecież i ja przygotować się do zawodów, ot, choćby zakończyć pisanie artykułu konkursowego. Żartów nie ma.

Wszystkim moim Kolegom — Pilotom i Dziennikarzom rajdowym życzę z całego serca wspaniałych, superregularnych lotów na trasie, szczęśliwych, celnych lądowań na lotniskach etapowych i dających maksimum satysfakcji i pożytku artykułów konkursowych.

JERZY ZARĘBSKI

W roku 1964 trasa III Rajdu przebiegała m. in. przez Płock. Oto, z lotu ptaka, fragment nowego osiedla mieszkaniowego w Płocku. Foto: A. Ziemiński (2)



NAD KSIĄŻKAMI LOTNICZYMI

MAJOWE Dni Oświaty, Książki i Prasy zapowiadają się w tym roku imponująco. Wszakże to 25 rocznica Polski Ludowej, rocznica zachęcająca wydawców do bilansowania dorobku w poszczególnych dziedzinach życia w naszym kraju. Do największych atrakcji tegorocznych Dni, podobnie jak w latach ubiegłych, ale bardziej uroczystych i na większą skalę, będą należeć niewątpliwie kiermasze książek. A jeśli będą kiermasze, to i pisarze podpisujący swoje książki.

Dni Oświaty, Książki i Prasy są okazją do refleksji. Od wielu lat tematyka wydawanych książek lotniczych rozszerzyła się w sposób zdecydowany. Na szczególną uwagę zasługuje w tym przypadku astronautyka. Nie będzie przesadą, jeśli w tym miejscu zaznaczymy, że liczba wydanych książek o problematyce kosmicznej i lotów planetarnych będzie równa lub większa od wszystkich książek o tematyce lotniczej, wydanych w ostatnim okresie w naszym kraju. Jest to uzasadnione.

Ale czyżby lotnictwo klasyczne stało się już na tyle przeżytkiem, by jego różnorodne problemy przestały interesować zarówno wydawców jak i czytelników?

Trudniej o bardziej błędną ocenę sytuacji rynku księgarskiego.

Współczesne nam lotnictwo, będące aktualnie w swym szczytowym rozwoju, jest równie atrakcyjne i pociągające dla czytelnika jak przed pół wiekiem. Stąd lotnictwo klasyczne przez wiele jeszcze lat będzie budziło zrozumiałą ciekawość nie tylko w naszym kraju, ale i na całym świecie.

Mimo iż liczba nowych tytułów rośnie z każdym rokiem, nadal odczuwa się głód książki lotniczej zarówno technicznej, popularno-naukowej, historycznej czy też z dziedziny beletrystyki. Książek naszych popularnych pisarzy nie można kupić już po upływie dwóch lub trzech tygodni od ich ukazania się. Na przykład książka Arkadego Fiedlera pt. „Dywizjon 303", która ukazała się w ubiegłym roku w nakładzie 100 tysięcy egzemplarzy, nie jest możliwa do zdobycia. W tym przypadku wydawałoby się, że tak wysoki nakład i to 13 z kolei w naszym kraju, zaspokoi na dłuższy czas zainteresowania tą cieszącą się ogromnym zainteresowaniem książką. Niestety!

Aktualnie dwaj autorzy, Bohdan Kaznowski i Bogdan Bartnikowski, piszą o współczesnym lotnictwie. Inny rodzaj publikacji, które zaczynają ostatnio nabierać rumieńców, to książki pamiętnikarskie. Autorami tych książek są: Wacław Król, Edward Chromy i Andrzej Dobrzeniecki.

Duży krok uczyniono w zakresie publikacji książek o charakterze szkoleniowym. W tym przypadku nasuwa się na myśl inicjatywa Zarządu Głównego Aeroklubu PRL i Wydawnictw Komunikacji i Łączności, które przystąpiły do wydania cyklu książek z zakresu szkolenia szybowcowego. Książeczki te, różnych autorów i różnej objętości, uzyskały u odbiorców dobrą ocenę przydatności. Stały się one podstawowym źródłem wiadomości potrzebnych codziennie na lotnisku jak i w wielu przypadkach koniecznych przed egzaminami licencyjnymi.

Rozpatrując nasze książki od strony wydawniczej, trzeba stwierdzić dużą poprawę w porównaniu z latami ubiegłymi. Dość często bierzemy już do ręki książkę w oprawie płóciennej, dość często poziom edytorski poszczególnych książek napawa uzasadnionym optymizmem. Nie zawsze jednak zadowala czytelnika obwoluta książki, która winna naszym zdaniem być magnesem przyciągającym uwagę. Okładki niektórych książek są złe, a często nie do przyjęcia.

Oddzielne zagadnienie to film lotniczy, pojawiający się na naszych ekranach co kilka lat jak zjawa.

Entuzjaści lotnictwa, ale nie tylko oni, czekają nadal na nowe — pełne uroku, nowych wartości poznawczych i emocjonalnych — książki, które chętnie kupią i często będą sięgać po nie z półki, aby jeszcze raz przeżyć z bohaterami niezapomnianą przygodę, aby swojemu pisarzowi podziękować za nowo przeżyte chwile podczas czytania ulubionej lektury. (m)

NA TEMATY SAMOLOTOWE

W związku z mającym się odbyć w bieżącym roku Krajowym Zjazdem Aeroklubu PRL, komisje specjalnościowe tego stowarzyszenia podsumowują swoją działalność w ostatniej kadencji i przedstawiają własną ocenę dziedziny, w której przyszło im pracować. Taki właśnie przedzjazdowy „rachunek sumienia" Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL będzie podstawą niniejszych rozważań na niektóre tematy samolotowe.

Na wstępie poświęćmy jednak kilka słów samej komisji. Komisja Samolotowa jest doradczym ciałem społecznym APRL-u, powoływanym przez Plenum Zarządu Głównego tego Stowarzyszenia na okres między Krajowymi Zjazdami Aeroklubu. Praktyka działalności Komisji spowodowała, że jej członkowie podzieleni są na trzy podkomisje: wyszkoleniową, sportową i techniczną. Dzięki temu większość zagadnień problemowych, stawianych do rozpatrzenia przez Komisję Samolotową, jest już uprzednio przeanalizowana przez odpowiednią podkomisję i przedstawiona w formie fachowych opracowań zakończonych wnioskami. Nie trzeba dodawać, że ułatwia to bardzo pracę komisji. Komisja Samolotowa w ostatniej kadencji liczy 21 osób, reprezentujących: ZG APRL, aerokluby regionalne i instytucje związane z aeroklubową działalnością samolotową. Właściwie dobrany skład personalny komisji zapewnił jej wnikliwą i rzeczową działalność.

Komisja, zajmując się całokształtem działalności samolotowej w Aeroklubie, ma do zanotowania poważne osiągnięcia w swej pracy. Jej wynikiem jest m.in. podjęcie 37 uchwał, które były przedmiotem rozważań ZG APRL. Zdecydowana większość tych uchwał została załatwiona pozytywnie w trybie natychmiastowym. Pewna część postulowanych przez Komisję spraw nie doczekała się, jak dotąd, rozwiązania z przyczyn niezależnych tak od Komisji Samolotowej, jak samego Aeroklubu PRL.

Jednym z zasadniczych zadań Aeroklubu PRL jest wstępne szkolenie lotnicze kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, znane pod nazwą Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

Ten rodzaj szkolenia, po okresach licznych zmian, w latach 1967—1968 ustabilizował się. Wprowadzono do szkolenia odpowiadające w pełni wymaganiom tego rodzaju samoloty TS-8 „Bies", wyznaczono ośrodki — Białystok, Krosno i Łódź — które wyłącznie zajmują się prowadzeniem LPW, zunifikowano system szkolenia teoretycznego i skoncentrowano go w jednym ośrodku. Ponadto przeprowadzono kursy doskonalące dla kadry instruktorskiej na nowym typie oraz ujednolicono system szkolenia. Wszystkie te zabiegi przyczyniły się walnie do podniesienia efektów szkolenia i stanu bezpieczeństwa lotów. Dowodem tego jest wysoka ocena poziomu kandydatów do WOSL, przygotowanych przez Aeroklub. Znaczny wysiłek Aeroklubu włożony w tę formę działalności wydał właściwe owoce. Wbrew krążącym pogłoskom o wątpliwej wartości szkolenia w ramach LPW, należy się przychylić do przeważających w Komisji Samolotowej poglądów, że ta forma szkolenia jest słuszna, właściwa i pożyteczna.

Na osiągnięcia Aeroklubu składa się wysiłek wszystkich jego pracowników i członków. Nie ulega jednak wątpliwości, że najważniejszą rolę odgrywa tu kadra instruktorska. Niestety, stan ilościowy instruktorów samolotowych w okresie ostatnich lat uległ wyraźnemu zmniejszeniu. Według stanu na dzień 1 stycznia 1969 r. w Aeroklubie PRL zatrudnionych było zaledwie 76 instruktorów z uprawnieniami samolotowymi. Jeśli dodamy, że część tych instruktorów posiada także uprawnienia szybowcowe i wykorzystywana jest głównie w sekcjach szybowcowych, to faktyczny stan instruktorów prowadzących szkolenie i trening samolotowy jest znacznie mniejszy. Wiadomo też, że większość szefów wyszkolenia i kierowników aeroklubów regionalnych posiada uprawnienia instruktorów samolotowych, lecz z racji swych obowiązków (dotyczy to szczególnie kierowników) nie jest w stanie przebywać na starcie tyle, ile wymaga tego interes latania samolotowego. Dodatkowa przeszkodą we właściwym wykorzystaniu instruktorów jest nadmierne obciążenie ich pracą, mającą bardzo niewiele wspólnego z właściwym procesem szkolenia i treningu pilotów. W niektórych aeroklubach sytuację komplikują nie najlepsze stosunki międzyludzkie.

Na tym jednak nie koniec. W ciągu ostatnich lat z lotnictwa sportowego odeszła do innych, bardziej atrakcyjnych pod względem warunków pracy i korzyści materialnych rodzajów lotnictwa znaczna grupa instruktorów samolotowych. Znaczna część tych, którzy zostali w Aeroklubie, również myśli o zmianie miejsca pracy. Wolne miejsca zajmowane są przez ludzi z o wiele mniejszymi kwalifikacjami i doświadczeniem. Zwraca przy tym uwagę bardzo nikły dopływ instruktorów młodych wiekiem.

Ilościowy stan instruktorów jest więc mocno niewystarczający. Odczuwa się to szczególnie w okresie sezonu, w którym głównie odbywa się szkolenie i trening. Sytuację pogarsza fakt, że właściwie w tym okresie trzeba oddelegować z aeroklubów instruktorów na szkolenie LPW, a nierzadko także do akcji agrolotniczych i innych. Do tych ostatnich prac można by oczywiście kierować wysoko zaawansowanych pilotów — niestety, tych w aeroklubach odczuwa się również poważny niedobór. Próby sezonowego zatrudnienia instruktorów społecznych dla poprawienia sytuacji w procesie szkolenia samolotowego, tak jak to ma miejsce w szybownictwie, nie dały większych efektów.

Wszystko to powoduje nadmierne obciążenie instruktorów samolotowych, stwarza szereg powikłań natury formalno-prawnej i prowadzi do rezygnowania z pracy w Aeroklubie. Wraz z instruktorami do pracy w lotnictwie komunikacyjnym, sanitarnym czy gospodarczym, a ostatnio także dyspozycyjnym, odchodzą wysoko zaawansowani piloci. Ma to o tyle znaczenie dla Aeroklubu, że niejako automatycznie kurczy się kadra potencjalnych kandydatów na instruktorów.

Obecnie faktem jest, że baza z której rekrutują się instruktorzy samolotowi jest za wąska, a odpływ pilotów z APRL-u przekracza jego możliwości szkoleniowe. W celu poprawienia sytuacji Dział Szkolenia ZG APRL poczynił ostatnio szereg kroków, zmierzających do udoskonalenia umiejętności posiadanej kadry instruktorskiej. Są to jednak tylko półśrodki, które podstawowego problemu — braku kadry — rozwiązać nie mogą. Zwiększenie atrakcyjności zawodu instruktora lotniczego, przyspieszenie tempa szkolenia młodego narybku, stworzenie i wykorzystanie bazy instruktorów społecznych to, jak wydaje się, tylko niektóre ze środków zmierzających do poprawy sytuacji w działalności samolotowej Aeroklubu.

Ukazanie trudnej sytuacji nie ma oczywiście na celu deprecjonowania osiągnięć Aeroklubu. Są one niewątpliwe. Na szczególne uznanie zasługuje wysoka efektywność pracy szkoleniowej, pomimo znacznego zmniejszenia środków: przy mniejszej ilości sprzętu i resursu, a także — wzrosły efekty szkolenia. Dobrze to świadczy o rozsądnej polityce Działu Szkolenia oraz wysokim poczuciu odpowiedzialności i pełnej ofiarności pracy personelu etatowego aeroklubów regionalnych.

Wzrost ten jest jednak niewspółmierny do rosnących wciąż potrzeb. Do tej pory zagadnienie to nie rysowało się zbyt ostro, ba, wytworzyło nawet stan pewnego samouspokojenia. Lotnictwo cywilne korzystało bowiem z nie zawsze młodej kadry instruktorskiej i pilotów Aeroklubu, pilotów z okresu drugiej wojny światowej oraz tych pilotów, którzy rezygnowali z zawodowej służby w wojsku. Obecnie rezerwy te są w większości wyczerpane, potrzeby natomiast wzrastają nie tylko na skutek zwiększonych zadań lotnictwa, ale również naturalnego ubytku pilotów odchodzących na emeryturę.

Aeroklub, pragnąc wyjść naprzeciw tym problemom, już w bieżącym sezonie próbować będzie nowych form szybkiego szkolenia młodych kandydatów na pilotów dla cywilnego lotnictwa zawodowego. Dotychczasowe możliwości zdobycia w Aeroklubie kwalifikacji uprawniających do starania się o pracę pilota w lotnictwie cywilnym, zawierały się w okresie aż 6—10 lat szkolenia. Niewątpliwe jest, że na taki „luksus" pozwalać sobie będzie można coraz rzadziej.

Tak więc sprawa szybkiego i efektywnego szkolenia młodych kandydatów na pilotów zawodowych wydaje się sprawą ważną i pilną, tak dla Aeroklubu PRL jak i pozostałych rodzajów lotnictwa cywilnego. Właściwe rozwiązanie tego problemu może wreszcie przynieść znaczne korzyści całej gospodarce narodowej.

Jest oczywiście jeszcze wiele spraw godnych uwagi i wnikliwego rozpatrzenia w samolotowej działalności Aeroklubu PRL. Choćby sprawy sprzętu czy sportu samolotowego, tak rajdowo-nawigacyjnego jak akrobacji. O sprawach tych i innych pisaliśmy nieraz na naszych łamach. Powrócimy też do nich z pewnością. Tymczasem na zakończenie zacytujmy zasadniczy wniosek z projektu sprawozdania Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL za ostatnią kadencję:

„Reasumując — podstawowa dziedzina działalności Aeroklubu PRL, jaką jest wyszkolenie samolotowe, ma na swym koncie, w okresie ostatniej kadencji, szereg osiągnięć, ale cierpi również na szereg niedostatków i braków, które nie pozwalają w pełni efektywnie wykorzystać posiadanego potencjału szkoleniowego aeroklubów. Potencjał ten, jakkolwiek ograniczony, jest znaczny; wyniki zależą od zabezpieczenia w sprzęt i środki, a wówczas Aeroklub PRL jest w stanie zapewnić wykonanie zadań szkoleniowych, pokrywających potrzeby tak obronności kraju jak gospodarki narodowej i sprzętu lotniczego."

HENRYK KUCHARSKI

Foto autora

Czekamy na rekordy

W tych dniach rozpoczyna się w leszneńskim Centrum Szybowcowym APRL zgrupowanie kadry narodowej. Przez dwa tygodnie pod troskliwym okiem trenera Dankowskiego nasi czołowi piloci będą szlifowali formę przed mistrzostwami Polski, a zarazem... z myślą o ewentualnym starcie za rok w Teksasie. Obecny obóz inauguruje bowiem cykl przygotowań „w powietrzu" do występu polskiej reprezentacji na mistrzostwach świata w USA.

Z dotychczasowych doświadczeń wiemy, że na obozach kadry trener miał zawsze kłopoty z frekwencją naszych asów (gwoli sprawiedliwości — nie tylko z ich winy). Miejmy jednak nadzieję, że w tym roku będzie inaczej, albowiem stawka, o którą będą walczyć pod cumulusami czołowi zawodnicy, jest niezwykle atrakcyjna — zaszczyt reprezentowania barw narodowych i możliwość polatania w „bombowych" warunkach termicznych. Można się więc spodziewać zaciętej rywalizacji już od pierwszego startu, można przewidywać, że kandydaci do reprezentacji zechcą pokazać się trenerowi i selekcjonerowi z najlepszej strony.

A metoda na to, żeby zwrócić na siebie uwagę kibiców i specjalistów, jest w sporcie teoretycznie prosta — wystarczy pobić rekord międzynarodowy. Każdy trener sportowy marzy, by jego podopieczni pobili jak najwięcej rekordów świata. Nie zdradzimy zaufania, jeśli powiemy, że i trenerowi Dankowskiemu nie są obce takie uczucia. Wszyscy, którzy go znają, dobrze o tym wiedzą.

Uwaga zatem potencjalni reprezentanci, którzy oczami duszy widzicie się w kabinie „Kobry" lub „Zefira" nad Górami Skalistymi. Przeanalizujcie tabelę rekordów, popatrzcie, które pozycje mogą być poprawione w polskich warunkach meteorologicznych i... śmiało do ataku.

Ubiegły rok był niezwykle skromny w wyniki rekordowe. Może tegoroczna spóźniona wiosna przyniesie korzystne warunki termiczne? Nasz apel o rekordy zwróciliśmy przede wszystkim do kadry, bo nie wydaje nam się właściwą sytuacja, w której tylko nieliczni piloci z czołówki włączają się do walki o rekordy. A o tym, na przykład, by o niespotykany dotąd wynik pokusił się Makula, Popiel, Witek czy Pieczewski — nie słyszeliśmy już dawno.

I dlatego liczymy na rozpoczynający się obóz czołowych szybowników w Lesznie. Oby rekordowe inicjatywy trenera znalazły większą liczbę godnych realizatorów, oby dopisały im warunki meteorologiczne i szczęście. Licznym sympatykom latania bezsilnikowego, zawiedzionym wynikami ostatnich mistrzostw świata, należą się jakieś sympatyczniejsze wieści. Może nadejdą one już wkrótce z Leszna?

KORMORAN

AEROKLUBY

POZNAŃ

Koło ZMS przy AP istnieje już 5 lat i liczy obecnie ponad 50 członków, przy czym najliczniejszą grupę stanowią szybownicy (około 40 osób). Oni to właśnie nadają ton pracy, czynnie udzielając się we wszystkich pracach i poczynaniach. Dzięki ich entuzjazmowi i zapałowi, którym umieli zarazić Zarząd AP, zaplanowano wiele imprez lotniczych. Koło ZMS wprowadziło w AP całoroczne zawody o tytuł najlepszego pilota roku.

Duży wpływ na podniesienie poziomu latania wśród ZMS-owców mają obozy wyczynowe, organizowane corocznie przez ZW ZMS i koło przy AP. Poza uczestnictwem w imprezach lotniczych członkowie koła startują również w szeregu zawodów sportowych, w takich dyscyplinach jak siatkówka, koszykówka, kometka, szachy i inne. Stałymi imprezami koła są sobotnie wieczorki taneczne. Praca ideowo-polityczna realizowana jest na zebraniach, gdzie poruszane są problemy polityczne, ekonomiczne i społeczne. Wachlarz spotkań i dyskusji obejmuje obok lotnictwa dyskusje na temat aktualnych wydarzeń w kraju i na świecie. Członkowie Koła biorą czynny udział w różnego rodzaju pracach społecznych. Dobrze to świadczy o poznańskich zetemesowcach-lotnikach, tym lepiej, że każdy z nich udziela się ponadto społecznie w macierzystej uczelni czy zakładzie pracy.

Mimo bogatej działalności, Zarząd Koła widzi jeszcze sporo niedociągnięć w pracy. Za niedostateczny uważa się m. in. wzrost szeregów młodych pilotów wyczynowych. W roku bieżącym, który jest rokiem jubileuszowym (m. in. 50-lecie sportu lotniczego w Polsce oraz 5-lecie Koła ZMS przy AP), Koło zamierza naprawić niedociągnięcia w swej pracy. Członkowie Koła włączą się też czynnie do programu imprez Aeroklubu Poznańskiego.

Barbara Małek

RZESZÓW

Dla uczczenia 25 rocznicy powstania PRL, Święta Pracy 1 Maja oraz 50-lecia lotnictwa sportowego, załoga Aeroklubu Rzeszowskiego podjęła szereg zobowiązań na ogólną wartość 52 000 zł. Zobowiązania obejmują remont samochodów, niektórych egzemplarzy sprzętu lotniczego, wykonanie prac konserwatorsko-porządkowych przy urządzeniach wypoczynkowych na lotnisku, wyszkolenie dodatkowo grupy pilotów szybowcowych i samolotowych, wykonanie dokumentacji technicznej na oświetlenie lotniska oraz przeróbkę instalacji świetlnej hangaru i inne.

Tadeusz Odor

NASZ PLEBISCYT 25--LECIA na

LOTNIKA

KONSTRUKCJĘ

WYDARZENIE

Pierwszy etap naszego plebiscytu — zgłaszanie przez Czytelników kandydatur na: LOTNIKA, KONSTRUKCJĘ i WYDARZENIE LOTNICZE 25-LECIA POLSKI LUDOWEJ, zbliża się ku końcowi. Termin nadsyłania kandydatur upływa z dniem 14 MAJA BR.

Następny etap — głosowanie — trwać będzie od 25 maja do 22 czerwca br. Ogłoszenie wyników plebiscytu nastąpi w numerze na 22 lipca br.

Tymczasem publikujemy nowe kandydatury nadesłane przez Czytelników. Przypominamy też, że publikujemy już tylko te głosy, które podają nowe, nie powtarzające się kandydatury na: 1. LOTNIKA, 2. KONSTRUKCJĘ, 3. WYDARZENIE 25-LECIA.

Czekamy na kolejne kandydatury. Na kopercie prosimy dopisać: „Plebiscyt".

CZYTELNICY TYPUJĄ

Józef Czernek z Nowej Huty

1. **TADEUSZ WIĘCKOWSKI.** Zmarły w marcu br. Tadeusz Więckowski zasłużył się bardzo naszemu lotnictwu. Był jednym z założycieli Aeroklubu Częstochowskiego. Główną jego zasługą jest jednak zorganizowanie w Polsce lotnictwa sanitarnego, w którym latał jako pilot i którym kierował przez wiele lat. Brał udział w wielu bardzo trudnych lotach sanitarnych, ratując życie wielu ludziom. Jednym z przykładów jest jego lot śmigłowcem z Warszawy do Ostrołęki w bardzo trudnych warunkach pogodowych, którego wynikiem było uratowanie życia choremu.

3. **GRUPOWY PRZELOT SZYBOWNIKÓW AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO DO ZWIĄZKU RADZIECKIEGO W 1957 R.** Było to wyjątkowe wydarzenie w historii szybownictwa. Jego wynikiem były rekordy i diamenty. Przelot, jedyny w swoim rodzaju, wykonany na polskich szybowcach, świadczył również o wysokich umiejętnościach naszych pilotów.

Tadeusz Chwałczyk — dziennikarz

3. **URUCHOMIENIE W ŚWIDNIKU PRODUKCJI ŚMIGŁOWCÓW MI-2 O NAPĘDZIE TURBINOWYM.** Uruchomienie, i to w bardzo krótkim czasie, produkcji nowoczesnych śmigłowców, wymagających doskonałego opanowania nowej technologii, było ogromnym osiągnięciem przemysłu lotniczego, szczególnie załogi WSK Świdnik. Tym samym było to wielkie wydarzenie w naszym lotnictwie. Dodać jeszcze warto, że Mi-2 odpowiadający najwyższym standardom światowym, pozwolił z powodzeniem wejść naszemu handlowi na rynek światowy i w tej dziedzinie.

Mirosław Królikowski — pilot komunikacyjny.

3. **SUKCES SZYBOWNIKÓW W MISTRZOSTWACH ŚWIATA W WIELKIEJ BRYTANII W 1965 R.** Był to moim zdaniem sukces bez precedensu w szybowcowych mistrzostwach świata, jeśli chodzi o wynik całej ekipy. Pierwsze miejsce Jana Wróblewskiego i czwarte Edwarda Makuli w klasie otwartej, trzecie miejsce Franciszka Kępki i czwarte Jerzego Popiela w klasie standard — to wynik godny najwyższego uznania. Poza wysokimi umiejętnościami pilotów, wynik jest zasługą wspaniałej współpracy samych zawodników, jak całej ekipy. Sukces, szczególnie w klasie otwartej, jest tym większy, że odniesiony został na „Fokach", a więc szybowcach klasy standard.

Tadeusz Baczmański z Wrocławia

1. **JAN MALINOWSKI.** Ten niezwykły człowiek jest obecnie kierownikiem wrocławskiego oddziału lotnictwa sanitarnego. Po wojnie, opromieniony sławą asa myśliwskiego, wraca do kraju gotów służyć dalej lotnictwu i Ojczyźnie. W 1956 r., z chwilą powstania wrocławskiego zespołu lotnictwa sanitarnego, rozpoczyna w nim pracę jako pilot i kierownik. Choć posiada wysokie odznaczenia państwowe i wojskowe, nie szuka poklasku i pochwał, jest bezimiennym bohaterem. Uważa, że po prostu spełnia swój obowiązek. A dodawać chyba nie muszę, że jest to zawód i piękny i niezwykle trudny, wymagający najwyższego uznania.

Leszek Rakowski z m. Ludomy, pow. Chorniki.

1. **ADELA DANKOWSKA.** Wielokrotna szybowcowa rekordzistka krajowa i międzynarodowa, jedna z najlepszych lotniczek ostatnich lat.

Ponadto listy ze swoimi kandydaturami 25-lecia, które jednak pokrywają się z kandydaturami zgłoszonymi wcześniej, nadesłali: **Magda Jankowska** — dziennikarka z Warszawy, **inż Stanisław Wasil** — pilot doświadczalny z Mielca, **Teofil Baraniak** — z Warszawy, **Jan Kuczyński** z Olecka, **Krzysztof Tomaszewski** z Łącka, **Józef Tyc** z Zabrzega, pow. Bielsko Biała, **Seweryn Mularczyk** z Kędzierzyna i **Adam Leszczyński** z Częstochowy.

Na zakończenie kilka słów wyjaśnień. Niektóre ze zgłaszanych kandydatur nie kwalifikują się, naszym zdaniem, do miana lotnika, konstrukcji czy wydarzenia lotniczego 25-lecia Polski Ludowej. Odrzuciliśmy więc już kandydaturę samolotu PZL M-4 „Tarpan". Konstrukcja ta, jak wiadomo, nie odegrała praktycznie żadnej roli w minionym 25-leciu. W ogóle jednak na liście dotychczasowych kandydatur zwraca szczególną uwagę brak nazwisk wielu znakomitych lotników — pilotów i skoczków spadochronowych — którzy właśnie w okresie 25-lecia PRL zanotowali na swym koncie wybitne sukcesy. Nie chcielibyśmy oczywiście narzucać kandydatur naszym Czytelnikom, ale wydaje się że jest w czym wybierać. Czekamy więc na nowe kandydatury.

DOTYCHCZASOWE KANDYDATURY

1. LOTNIK 25-LECIA

Andrzej Abłamowicz, Adela Dankowska, Władysław Gawlik, Tadeusz Góra, Stanisław Kasperek, Edward Ligocki, Pelagia Majewska, Edward Makula, Jan Malinowski, Tadeusz Więckowski, Adam Zientek.

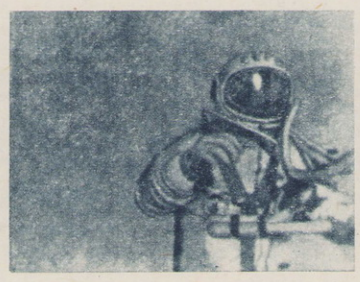
2. KONSTRUKCJA 25-LECIA

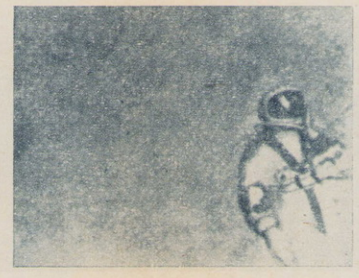
„Bies", „Bocian", „Foka", „Iskra", „Mucha", „Pirat", „Wilga".

3. WYDARZENIE 25-LECIA

Defilada Tysiąclecia; Desant „Czerwonych Beretów" podczas ćwiczeń wojsk państw Układu Warszawskiego w NRD w 1965 r; Grupowy przelot szybowników Aeroklubu Warszawskiego do Związku Radzieckiego w 1957 r; Odsłonięcie Pomnika Lotnika; Organizacja szybowcowych mistrzostw świata w Polsce w 1958 r i 1968 r; Rekordowe loty St. Józefczaka do stratosfery; Reaktywowanie ARP w 1946 r; Start „Iskry", pierwszego polskiego samolotu z napędem odrzutowym; Sukces E. Ligockiego w spadochronowych mistrzostwach świata w 1968 r; Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Argentynie, w 1963 roku i w Wielkiej Brytanii w 1965 r; Szybowcowe mistrzostwo świata A. Witka; Szyk lotniczy „Szachownica"; Uruchomienie w Świdniku produkcji śmigłowców Mi-2 o napędzie turbinowym; Wprowadzenie Tu-134 do eksploatacji w PLL LOT; Utworzenie w Polsce Ludowej Lotnictwa Sanitarnego; Powołanie do życia przedsiębiorstwa lotnictwa gospodarczego w PRL.

SPACERY KOSMICZNE





OD czterech lat ludzie opuszczają kabiny statków kosmicznych i stają oko w oko z nieznanym i obcym człowiekowi środowiskiem — otwartą przestrzenią kosmiczną, oddzieleni od niej jedynie cienką powłoką skafandra. Lista „spacerowiczów kosmicznych" obejmuje już dziesięciu astronautów. Zebrane przez nich doświadczenia wskazują, że określenie „spacer kosmiczny", mające oznaczać pobyt człowieka poza statkiem, jakkolwiek powszechnie przyjęte, wcale nie oddaje rzeczywistości. Wykonanie najprostszych nawet czynności wiąże się w tych niezwykłych warunkach z dużym wysiłkiem i nie ma nic wspólnego z przechadzką, sprawiającą przyjemność. Z drugiej strony wiadomo, że opanowanie przez człowieka umiejętności poruszania się i pracy w otwartej przestrzeni jest koniecznym warunkiem, aby stał się on gospodarzem Kosmosu. Dlatego astronauci muszą drogą długotrwałego treningu nabyć te umiejętności, których nie posiadają z natury. Taki jest sens wykonanych już i nadchodzących spacerów kosmicznych.

Loty pozaziemskie, jakkolwiek nieodzownie potrzebne, są bardzo kosztowną dziedziną działalności człowieka. Wszelka przypadkowość jest w nich rzeczą wysoce niepożądaną. Z tego względu każdy eksperyment jest dokładnie zaplanowany. W przypadku pobytu poza kabiną wyreżyserowany jest niemal każdy ruch astronauty. Wyrobieniu odpowiednich nawyków służą godziny i dni ćwiczeń na makietach rzeczywistych urządzeń, dziesiątki i setki „górek" samolotów laboratoryjnych, podczas których wytwarzany jest krótkotrwały stan nieważkości. Ukoronowaniem wielomiesięcznych przygotowań jest wyprawa w Kosmos, podczas której ludzie i urządzenia zdają swój najtrudniejszy egzamin. Na Ziemię płynie strumień informacji. Rozjaśniają się ekrany telewizyjne, na pulpitach dowodzenia lotem migocą światła sygnalizacyjne, pulsują kolumny cyfr, drgają rysiki urządzeń samopiszących. Skupione są twarze kierownika lotu, lekarzy, inżynierów.

A tymczasem w górze, kilkaset kilometrów ponad Ziemią, człowiek ubrany w śnieżnobiały skafander otwiera właz kabiny i powoli wysuwa się na zewnątrz. Niezależnie od tego, czy nazywa się Leonow lub Aldrin, ludzi, którzy na dole czuwają nad jego bezpieczeństwem, interesują te same dane: jak sprawnie może poruszać się i działać w otwartym Kosmosie.

Aby odpowiedzieć na to pytanie, muszą po zakończeniu wyprawy skrupulatnie prześledzić, jak zmieniło się tętno, częstotliwość oddechów. W oparciu o te informacje określą jak funkcjonowały poszczególne narządy i jaki był stan emocjonalny astronauty. Do tego samego celu wykorzystają magnetofonowy zapis rozmowy między członkami załogi i personelem naziemnym.

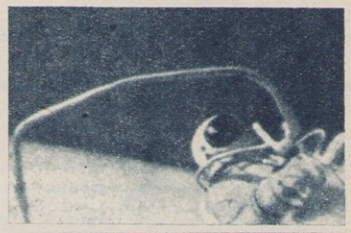
Biomechaników interesuje przede wszystkim film nakręcony podczas spaceru w przestrzeni. Ponieważ sprawa jest bardziej złożona, niżby się mogło wydawać na pierwszy rzut oka, poświęćmy jej chwilę uwagi. Dla dokładnego prześledzenia ruchów kosmonauty względem statku kamera filmowa musi być związana na stałe z obudową kabiny. Zupełnie nieprzydatny byłby tutaj reportaż kręcony „z ręki" przez drugiego członka załogi. Unieruchomienie kamery, jakkolwiek konieczne, ma jednak swoje wady. Aparat filmowy ma ograniczony kąt pola widzenia i może się zdarzyć, że astronauta będzie wychodził z kadru. Przy zastosowaniu jednej tylko kamery, jak to miało miejsce podczas lotu „Woschoda-2", otrzymane zdjęcia są płaskie i wierne odtworzenie ruchu w trzech wymiarach, a zwłaszcza obrotu wokół środka mas, było utrudnione. Dużą pomocą okazał się w tym przypadku pomiar na kolejnych kadrach rozmiarów hełmu, plecaka i tych części skafandra, których rzeczywiste wymiary są znane. Wnikliwa analiza filmu, klatka po klatce, prowadzi do opisu ćwiczeń ruchowych i wyrabiających orientację przestrzenną. Dla przykładu Leonow miał za zadanie kilkakrotne oddalenie się i zbliżenie do statku oraz obroty wokół środka mas o kąt 90°. Badając przebieg spaceru naukowcy radzieccy brali pod uwagę zmienność w czasie: drogi, prędkości i przyspieszeń liniowych oraz kątowych. Dane te są o tyle istotne, że w pozbawionym oporów ośrodku wymienione wielkości mogą osiągnąć wartości niebezpieczne dla astronauty. Największe zagrożenie stanowią szybkie ruchy wirowe oraz niekontrolowane zbliżenie do statku. To ostatnie może w skutkach równać się zderzeniu z samochodem w warunkach ziemskich. Leonow realizował ruch postępowy odpychając się od statku rękami lub nogami oraz wybierając linę zabezpieczającą, łączącą go z pojazdem. Ruch obrotowy był wywoływany za pomocą chwytu napiętej liny w pewnej odległości od środka mas ciała kosmonauty. Oczywiście astronauta, wyposażony w indywidualny układ napędowy, jest zdolny wykonywać wszelkie manewry przy jego pomocy.

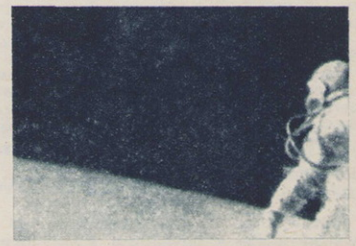
Również ważną rolę odgrywają, jako przyczyny wywołujące ruch, wartości sił i momentów, jakimi oddziaływa kosmonauta lub kierowany przez niego układ napędowy. Podczas pierwszego spaceru kosmicznego wynosiły one odpowiednio (wartości maksymalne) — 70 kG i 10 kGm. Wprawdzie lina zabezpieczająca mogła przenosić obciążenia do 5000 kG, ale nawet znacznie mniejsze siły były w stanie uszkodzić mniej wytrzymałe części skafandra i spowodować jego rozhermetyzowanie.

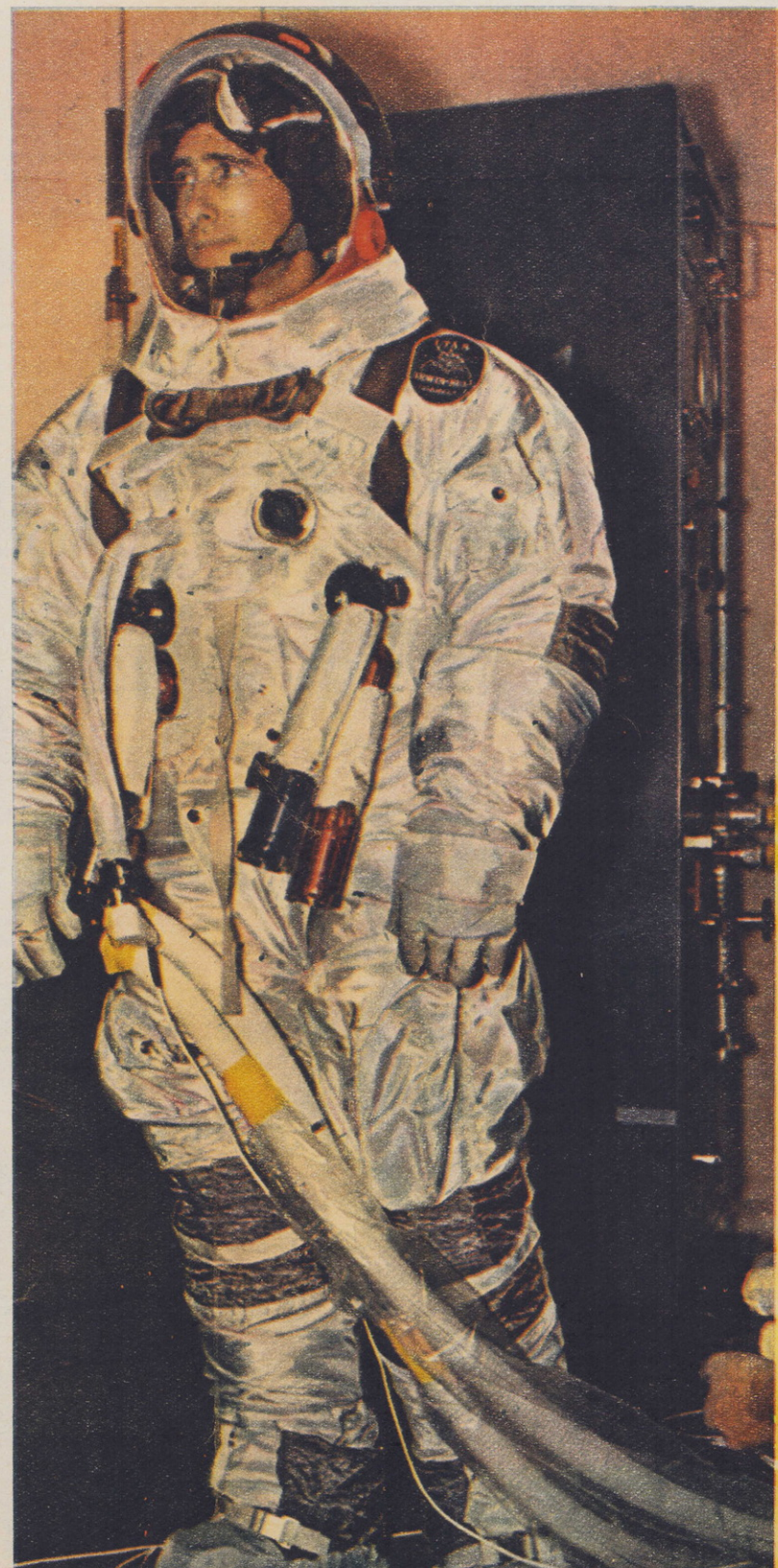
Prawie nigdy eksperyment nie przebiega w sposób, na jakim zależy jego autorom. Pojawiają się elementy niespodziewane; zaplanowane próby zostają pominięte. Z tego względu uczeni wprowadzają pojęcie współczynnika wypełnienia zadań. Jest to stosunek liczby czynności wykonanych z powodzeniem do liczby czynności zaplanowanych, wyrażony w procentach. Za czynności wykonane uważa się tylko te, które zostały dostatecznie udokumentowane. Dla przykładu — odejścia i zbliżenia do statku nie rejestrowane na filmie (kosmonauta wychodził z kadru) są traktowane jako czynności nie wypełnione. Podczas spaceru Leonowa policzono współczynnik wypełnienia zadań dla podejścia do pojazdu, przy czym uwzględniono odchylenia kątowe ciała kosmonauty od położenia właściwego dla danego ruchu, czas ich trwania, pełny czas wykonania ćwiczenia, ogólną liczbę ćwiczeń, liczbę popełnionych błędów oraz czas potrzebny (zgodnie z przewidywaniami) na wykonanie podejścia do statku. Tak policzony współczynnik wynosił 39,7 proc., czyli był wyższy niż przy pierwszych próbach w samolocie-laboratorium (27—28 proc.), ale mniejszy o 30

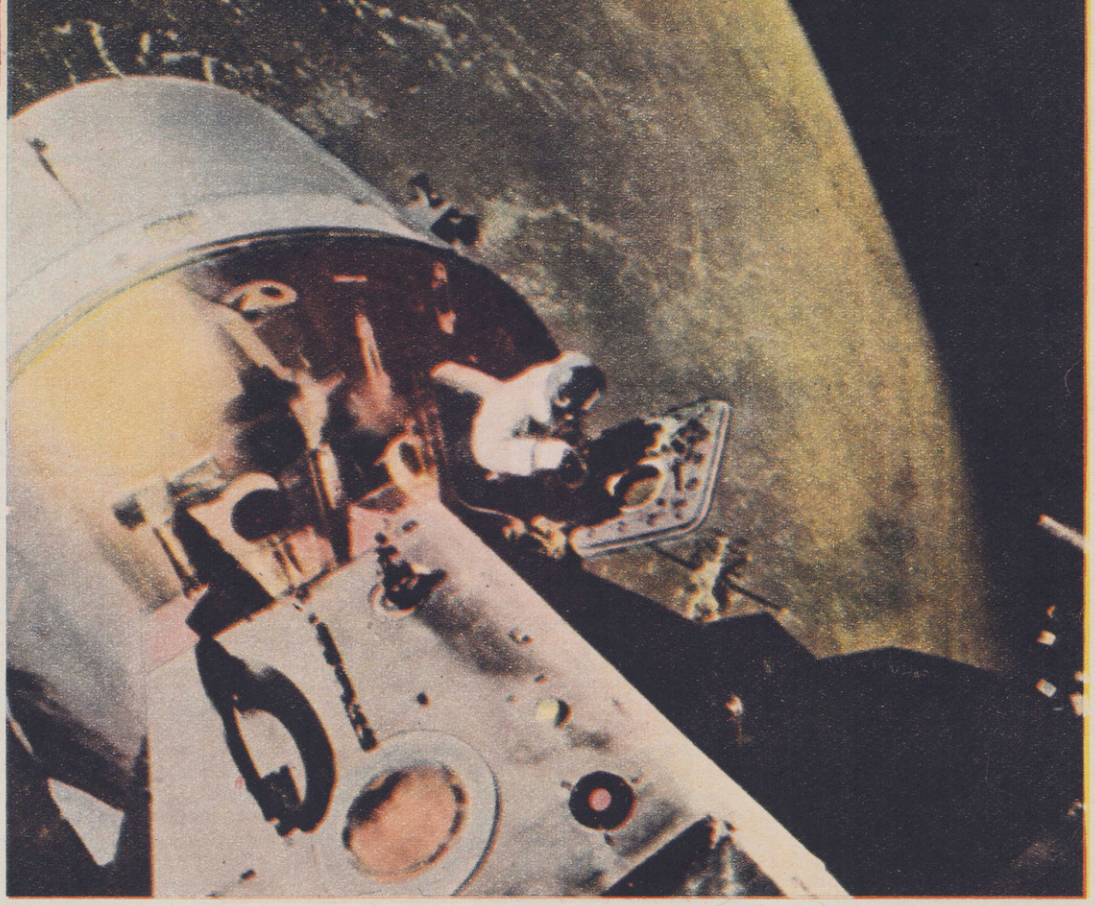
Plecakowy zestaw klimatyzacyjny kosmonauty.

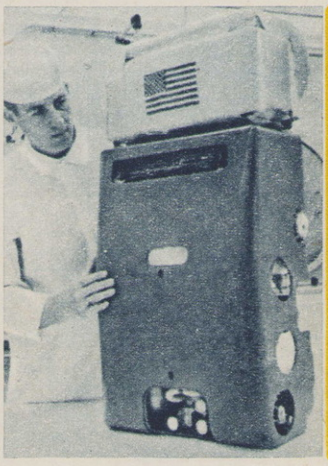
Wyżej: Kolejne fazy odejścia A. Leonowa od statku „Woschod-2". Niżej: Kolejne fazy ruchów A. Leonowa podczas wykonywania obrotu. Z prawej: Kosmonauta w pełnym wyposażeniu, przygotowany do opuszczenia statku bez zestawu plecakowego.







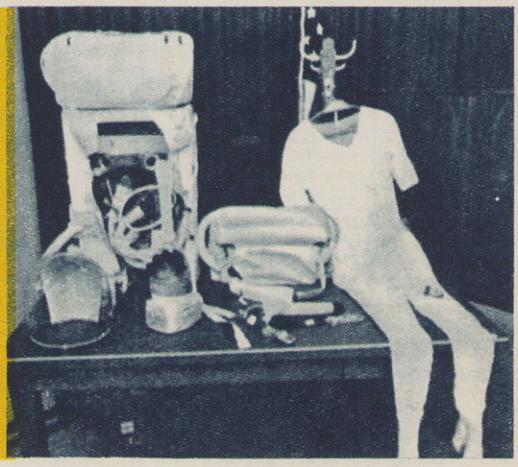




Wyżej: Kosmonauta R. Schweickart rozpoczyna swój kosmiczny spacer, opuszczając statek „Apollo-9".

Z lewej: Plecakowy zestaw klimatyzacyjny o wymiarach 660 × 450 × 266 mm. Bateria srebrowo-cynkowa o napięciu 18,6 V. Obudowa laminatowa z warstwą niepalną.

Z prawej: Poszczególne części plecakowego zestawu klimatyzacyjnego.



proc. od wyniku osiągniętego na ostatnich treningach poprzedzających lot (57—60 proc.).

Jak z powyższego widać, wprowadzenie pojęcia współczynnika wypełniania zadań pozwala w sposób miarodajny porównywać wyniki z prób naziemnych (ewentualnie samolotowych) i wykonywanych w Kosmosie. Skoro była mowa o ćwiczeniach w orientacji przestrzennej, to warto może dodać, że w Kosmosie, gdzie przestaje obowiązywać związany z działaniem błędnika układ kierunków „góra — dół", kosmonauci orientują się według osi symetrii pojazdu.

Przed kilkoma miesiącami zostały wypróbowane po raz pierwszy plecakowe zestawy klimatyzacyjne, uniezależniające astronautów od urządzeń pokładowych statku. Chodzi oczywiście o eksperymenty przeprowadzone podczas lotu pojazdów „Sojuz-4 i 5" oraz „Apollo-9". Spacer Schweickarta miał przy tym za zadanie przede wszystkim wypróbowanie zestawu plecakowego przeznaczonego do pobytu na powierzchni Księżyca. Reportaż telewizyjny, demontaż detektora pyłu kosmicznego i inne czynności miały tym razem znaczenie drugorzędne. Plecak ten (umówmy się oznaczać go w skrócie PL) składa się z dwóch niezależnych części. Mniejsza, umieszczona na wysokości głowy kosmonauty, zawiera półgodzinny awaryjny zapas tlenu. Całość pokryta jest niepalnym tworzywem „Beta", tym samym, które stanowi wierzchnią warstwę skafandra załóg „Apollo". Zaokrąglony kształt PL ma umożliwić selenonaucie powstanie przy upadku na plecy, poprzez rozkołysanie, tak jak to czynią żołwie.

Przyjrzyjmy się teraz co składa się na owe 54 kg masy PL. Na początek układ regeneracji „powietrza". Cyrkulację gazów wymusza wentylator, powodujący ich nieustanny obieg. Wydychany gaz przechodzi ze skafandra do PL. Tam w warstwie węgla aktywowanego odbierane są zanieczyszczenia. Następnie w warstwie wodorotlenku litu, z dwutlenku węgla zostaje uwolniony tlen. Potem trzeba gaz ochłodzić i odebrać zeń nadmiar wilgoci. Dzieje się to w sublimatorze, gdzie skraplana jest para wodna. Powstała woda zbierana jest do specjalnego zbiornika. Stopniowy ubytek tlenu jest uzupełniany automatycznie z 0,2 kg zapasu stłoczonego pod ciśnieniem 70 atm. Ponieważ zapas ten można trzykrotnie uzupełniać z zasobów statku księżycowego LM, całkowity czas pobytu na powierzchni Księżyca może wynosić 16 h.

Chłodzenie skafandra, które jest drugim zadaniem PL, odbywa się przy użyciu wody. Krążąc w gęstej sieci cienkich rurek plastykowych, odbiera ona ciepło wypromieniowywane przez organizm. Obieg wody zapewnia pompa napędzana z akumulatorów srebrowo-cynkowych. Ogrzany płyn wędruje do sublimatora. Znajduje się tam porowata płyta, której zewnętrzna strona wystawiona jest na skrajnie niską temperaturę otoczenia. Powstający w tych warunkach lód sublimuje na skutek dopływu ciepła przenoszonego przez nowe porcje wody. Z pary otrzymuje się drogą kondensacji wodę o temperaturze niewiele przekraczającej 0°. Jest ona z powrotem tłoczona do skafandra. Temperatura w skafandrze może być utrzymywana w trzech zakresach: 7—10°C, 15,5—18°C i 23—26°C. W systemie chłodzenia obiega 7 l wody pod ciśnieniem 1,4 atm. Ewentualne ubytki można uzupełniać ze zbiornika zawierającego 2,7 kg wody.

O działaniu PL informują kosmonautę przyrządy umieszczone na tablicy rozdzielczej, noszonej na piersiach. Na niej też znajdują się pokrętła regulacji temperatury i siły głosu łączności radiowej. Kiedy przepływ tlenu spada poniżej dopuszczalnej granicy 4,5 l/min, w słuchawkach odzywa się sygnał ostrzegawczy.

Opisany układ PL przeznaczony jest w zasadzie do pobytu na powierzchni Księżyca, lecz może służyć również podczas spacerów kosmicznych.

JERZY WIERZBOWSKI

REKORDY

● **FAI** (Międzynarodowa Federacja Lotnicza) zatwierdziła ostatnio oficjalnie, wnosząc do tabeli rekordów, dwa rekordy ustanowione przez kosmonautów radzieckich i amerykańskich. Są to:

— wyniesienie na orbitę Ziemi masy 6 375 kg statku kosmicznego „Sojuz-3", w dniach 26—30 października 1968 r. Kosmonauta: G. Bieriegowoj (ZSRR). Rekord w klasie K-1.

— wyniesienie na orbitę Ziemi masy 14 767 kg statku kosmicznego „Apollo-7", w dniach 11—22 października 1968 r. Kosmonauci: W. Schirra, R. Cunningham, D. Eisele (USA). Rekord w klasie K-2.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Zakłady** Messerschmitta w Manching (NRF) przekazały armii zachodnioniemieckiej tysięcznego „Starfightera", zbudowanego z amerykańskiej licencji.

● **W Istres** (Fancja) oblatany został 20 marca br. samolot „Mirage F-1", z serii próbnej. Pilotem był Jean-Marie Saget. Rozbieg maszyny wyniósł 450 m, dobieg 400 m, czas lotu 50 minut, prędkość — 1,15 liczby Macha.

● **Brazylijskie** lotnictwo otrzymało z Francji siedem zamówionych samolotów Fouga CM-170, dalsze maszyny tego typu ma Brazylii dostarczyć lotnictwo NRF. W USA zamówione zostały samoloty Cessna T-37C, które zastąpią przestarzałe Gloster „Meteor" T-7.

● **Bońska** Bundeswehra zamówiła w amerykańskich zakładach Beech 30 samolotów B-1025 „Cardinal", za sumę 930 tysięcy dolarów. Zakłady zaś Sikorsky'ego zbudowały dla Bonn dwa prototypy śmigłowca CH-53A. Wszystkie 135 zamówionych przez Bundeswehrę tego typu maszyn będzie kosztować około 380 milionów dolarów.

PRZEMYSŁ

● **Dwa** brytyjskie zespoły konstruktorskie otrzymały od Ministerstwa Technologii zamówienie na budowę samolotu, który by zastąpił najpopularniejszy do niedawna samolot świata — DC-3. Niezależnie od tego — nad samolotem takim pracują zakłady Hawker — Siddeley. Ma to być maszyna na 60 pasażerów. Wymyślono również nazwę samolotu: „Manhattan".

● **Pierwszy** seryjny egzemplarz samolotu angielskiego Handley Page „Jetstream" odbywa loty na liniach towarzystwa „Sun Airlines" w St. Louis (USA). Inna maszyna z tej serii odbywa loty próbne z różnych lotnisk angielskich do południowej Francji.

● **W Szwajcarii** oblatany został samolot AS-202 „Bravo". Pilotem był Manfred Brennwald.

● **W zakładach** Rolls-Royce zbudowano dotąd 5 tysięcy znanych silników odrzutowych „Dart".

RÓŻNE

● **Austriacki** policjant z lotniczej służby ratownictwa górskiego, Josef Haas, wykonał niedawno 500 lot w Alpach, przewożąc śmigłowcem z miejsca wypadku w wysokich górach do szpitala rannego narciarza zachodnioniemieckiego.

● **W Szwajcarii** obchodzone jest obecnie 50-lecie istnienia tamtejszej poczty lotniczej. Z tej okazji urządzona została specjalna wystawa w Domu Komunikacji w Lucernie. Pierwsze regularne loty pocztowe na trasie Zurych — Bern — Lozanna — Genewa wykonane zostały, przy użyciu personelu i sprzętu wojskowego, w roku 1919. W roku 1968 — przez szwajcarskie porty lotnicze przewinęło się 156 milionów listów poczty lotniczej i 652 700 przesyłek.

● **Najnowszy** lotniczy rejestr szwajcarski informuje, iż w dniu 1 stycznia 1969 r. znajdowało się w Szwajcarii 946 samolotów wszelkich typów. Śmigłowców było 22, szybowców 370 (połowa tej liczby to szybowce konstrukcji Schleichera) i 20 balonów wolnych.

● **Madelyne Delcroix,** najlepsza pilotka akrobacyjna Francji, mistrzyni świata z Magdeburga (1968), w dniu 22 marca br. wyszła za mąż za Andrè Cottalorda, francuskiego pilota akrobacyjnego. Ślub odbył się w Roubaix. Przypominamy, iż Madelyne miała dziadka (ze strony matki) Polaka, który był oficerem polskiego lotnictwa wojskowego w okresie przedwojennym.

● **Podłoże** ekonomiczne miał niedawny strajk, zorganizowany przez pilotów brytyjskich linii BOAC. W czasie strajku na trasy nie wyruszyło 27 odrzutowców towarzystwa.

● **W USA** zarejestrowanych jest 9 725 lotnisk cywilnych. Z liczby tej — 424 to lądowiska dla śmigłowców. W Teksasie jest 835 lotnisk, w Kalifornii — 639, na Alasce — 582.

● **W Kanadzie** wydano w roku 1968 nie mniej niż 8 883 nowe licencje pilota prywatnego. Ogółem licencje pilota posiada w Kanadzie 31 531 osób: 22 615 osób to prywatni właściciele samolotów, 5 442 osoby — piloci zawodowi, 2 337 osób — piloci komunikacyjni, 1 135 osób — piloci szybowcowi i 2 osoby — piloci śmigłowcowi.

35 LAT ORDERU BOHATERA ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

W 89 numerze radzieckiej gazety „Krasnaja Zwiezda" z dnia 16 kwietnia br. ukazał się artykuł, poświęcony 35 rocznicy ustanowienia orderu Bohatera Związku Radzieckiego, najwyższego odznaczenia w ZSRR. Pismo przypomina, że pierwszymi obywatelami ZSRR, którzy otrzymali tytuły Bohatera Związku Radzieckiego, byli lotnicy biorący udział w akcji ratowania ekspedycji polarnej statku „Czeluskin" w 1934 roku. Wykazując bezgraniczną odwagę i poświęcenie, lotnicy A. Liapidiewski, S. Lewoniewski, W. Mołokow, N. Kamanin, M. Slepniew, M. Wodopianow i I. Doronin odnaleźli wśród lodów rozbitków z „Czeluskina" i dokonując śmiałych lądowań na lodzie — wywieźli w bezpieczne miejsce wszystkich członków ekspedycji. Ostatnia grupa rozbitków została wywieziona z Arktyki w dniu 13 kwietnia 1934 roku.

W czasie ostatniej wojny tytuły Bohatera Związku Radzieckiego, za wyjątkowe męstwo w obliczu nieprzyjaciela, otrzymało ponad 11,5 tysiąca żołnierzy i partyzantów. Stu dziesięciu — zostało odznaczonych tym najwyższym orderem dwukrotnie, zaś trzy razy otrzymali Złotą Gwiazdę dwaj piloci myśliwscy — Aleksander Pokryszkin i Iwan Kożedub, mający na swym koncie największą ilość zestrzelonych samolotów nieprzyjaciela.

Liczba Bohaterów Związku Radzieckiego rośnie i wynosi obecnie ponad 12 tysięcy. Obejmuje ona m. in. szesnastu kosmonautów i grupę pilotów doświadczalnych (m. in. W. Kowalow, G. Mosołow i inni). Ostatnimi Bohaterami Związku Radzieckiego są czterej spośród obrońców wyspy Damańskij na rzece Ussuri: płk D. Leonow, starsi lejtenanci J. Strelnikow i W. Bubienin oraz młodszy sierżant J. Babanskij. (z)

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Międzynarodowy Dzień Lotnictwa i Kosmonautyki obchodzono szczególnie uroczyście w Związku Radzieckim. Podczas oficjalnych wystąpień uczonych i kosmonautów podkreślano wielokrotnie, że w ZSRR doświadczenia z zakresu techniki rakietowej i kosmonautyki są prowadzone bardzo intensywnie, nie ma jednak potrzeby zakłócania ciągłości tych prac eksperymentami nie związanymi z aktualnym stanem badań.

✲

Trzeci włoski sztuczny satelita z serii „San Marco-C" ma być umieszczony na orbicie ziemskiej jeszcze w końcu roku bieżącego. Satelita wystartuje z bazy pływającej (pomostu) „San Marco", zakotwiczonej przy brzegach Kenii, przy użyciu pojazdu rakietowego „Scout". Masa satelity przeznaczonego dla celów naukowych wynosi 170 kG.

✲

26 marca z terenu ZSRR wystartował nowy satelita meteorologiczny typu „Meteor", osiągając wysokość orbitalną 713/644 km.

✲

Radziecki statek kosmiczny „Wostok-5", w którym latał w roku 1963 kosmonauta Walery Bykowski, został obecnie wystawiony w muzeum Ciołkowskiego w Kałudze.

✲

10 kwietnia umieszczono na orbicie ziemskiej satelitę meteorologicznego z serii „Nimbus-B". Start nastąpił z przylądka im. Kennedy'ego.

✲

W Kanadzie rozpatrywany jest projekt budowy czterostopniowego pojazdu rakietowego, który byłby zdolny do umieszczenia na orbitach wokółziemskich małych sztucznych satelitów badawczych o masie 45 kg.

✲

Wspólny projekt przemysłu kosmicznego USA i NRF zakłada wysłanie w latach 1974—75 dwóch sond międzyplanetarnych, ściślej — słonecznych. Sondy mają osiągać orbitę słoneczną 45/150 milionów km.

✲

Kwietniowy numer radzieckiego miesięcznika „Awiacja i Kosmonawtika" przynosi m. in. artykuł Jurija Gagarina, napisany rok temu przed tragiczną śmiercią kosmonauty. W artykule tym Gagarin pisał o zawodowej pracy kosmonauty.

✲

W roku 1970 uczeni hinduscy zamierzają uruchomić drugi na terenie Indii ośrodek rakietowy. Będzie on położony w Trivandrum i stać się ma w przyszłości centrum kosmicznym. Indie prowadzą na razie z ośrodka w Thumba liczne sondaże atmosfery, przy pomocy rakiet francuskich „Centaure" budowanych z licencji. Ponadto w próbach znajduje się oryginalna hinduska mała rakieta sondażowa „Rohini-75".

✲

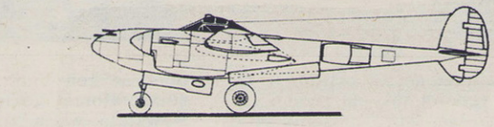
NRF, Belgia, Francja i Holandia postanowiły mimo wielu trudności realizować program budowy pojazdu rakietowego dla własnych obiektów kosmicznych. Pojazd nosi miano „Europa-II". W roku 1970 planuje się rozpoczęcie prac nad pojazdem „Europa-III".

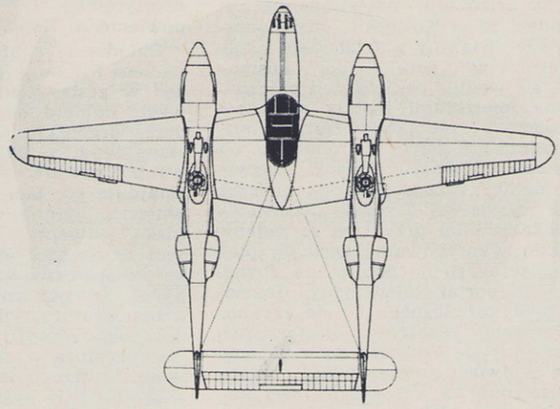
✲

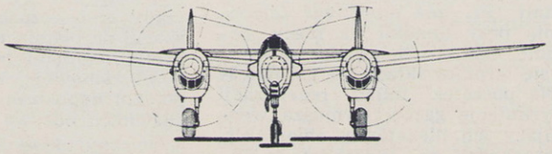
18 maja załoga statku kosmicznego „Apollo-10" w składzie Stafford, Cernan i Young wystartuje do lotu okołoksiężycowego, posługując się rakietą „Saturn-V A/S-505". Start nastąpi z zespołu startowego oznaczonego numerem 39-B na Przylądku im. Kennedy'ego.

LAMUS samolotów

LIGHTNING P-38







SAMOLOT myśliwski, dwusilnikowy, jednomiejscowy o oryginalnym układzie, zbudowany w zakładach Lockheed'a (jako XP-38) i oblatany w 1939 roku. Używany był powszechnie na Zachodzie podczas II wojny światowej, m. in. jako samolot osłaniający lub prowadzący zgrupowanie bombowców na cel. Budowany w licznych wersjach — jako dwumiejscowy, rozpoznawczy, treningowy itp. Poszczególne wersje różniły się uzbrojeniem, mocą silników, prędkością i zasięgiem. Ogółem wyprodukowano 10 tysięcy samolotów „Lightning" z tej liczby około 2 600 pełniło funkcje jako maszyny rozpoznawcze.

Wersja pierwsza P-38, podana na rysunku, zaopatrzona była w dwa silniki Allisona ze sprężarkami o mocy 1 150 KM, 1 działko 37 mm i 4 k-my. Ciężar całkowity 7 435 kG, prędkość maksymalna 570 km/h. Wersja P-38 G dzięki dodatkowym zbiornikom miała zasięg 3 620 km. Od roku 1943 samoloty te pokonywały trasę przez północny Atlantyk, lecąc z Ameryki do Europy przez Labrador, Grenlandię i Islandię. Jedna z ostatnich wersji P-38L miała prędkość maksymalną 662 km/h i pułap 10 630 m.

Na myśliwcu „Lightning" walczył z hitlerowcami i zginął sławny pisarz-lotnik francuski, Antoine Saint-Exupery.

P. E.

1

„WOSTOKI" nad Toruniem

W dniu 13 kwietnia na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego odbyły się III Ogólnopolskie Zawody Modeli Rakiet, rozgrywane o memoriałową nagrodę im. Jurija Gagarina.

Na starcie tegorocznych zawodów stanęło ponad 150 zawodników z 27 aeroklubów.

Obok podajemy pierwszy fotoreportaż z tej ogromnej imprezy małej astronautyki.

1 — W tym roku na starcie modeli redukcyjnych dominowały „Wostoki" wykonywane w różnych skalach. Model ze zwycięskiego Aeroklubu Grudziądzkiego.

2 — Drugie miejsce pod względem liczby zgłoszonych modeli miały francuskie „Diamanty".

3 — Mimo niesprzyjającej pogody tłumy widzów zapełniły polę startowe klubowego lotniska. Wśród zawodników było wielu odbywających aktualnie służbę wojskową.

4 — Model rakiety czasowej na wyrzutni.

5 — Piękny model pojazdu rakietowego „Saturn", dzieło Frąckiewicza z Torunia.

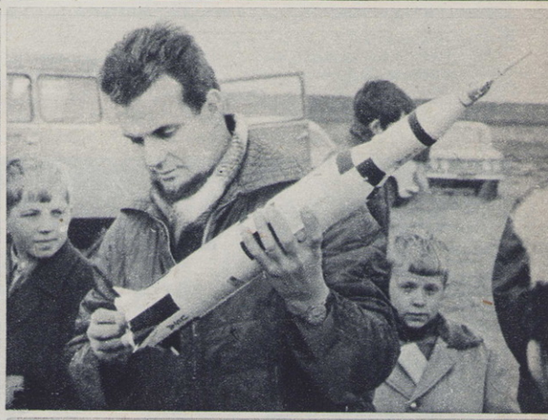
6 — Przygotowanie kolejnego „Wostoka" do startu. Model ekipy toruńczyków.

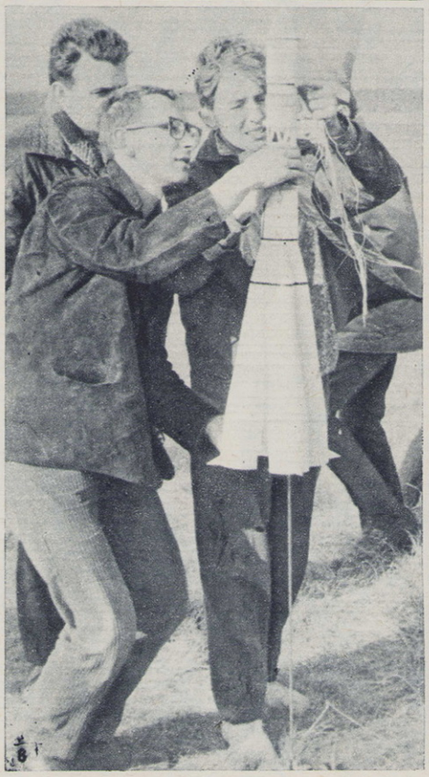
7 — W kolejce startowej obok najmłodszych modelarzy znalazł się również nestor modelarstwa Jan Bury (pierwszy z prawej).

8 — „Wostok" ekipy z Muszyny zostaje zaczepiony na wyrzutni prętowej.

9 — Model tejże ekipy podczas ostatnich przygotowań.

Foto: P. Elsztein





Kulminacyjny punkt manewrów — forsowanie Dniepru. Kadr filmu przedstawia fragment przejścia stalowej kolumny pancernej po dnie rzeki. Przeprawę osłania ogień artylerii.

Na lądzie na wodzie i w powietrzu

Na ekrany naszych kin wszedł barwny, panoramiczny film dokumentalny z wielkich manewrów Armii Radzieckiej, oznaczonych kryptonimem „Dniepr", które odbyły się jesienią 1967 roku. Zarejestrowano setki epizodów tej wielkiej ćwiczebnej operacji, będącej jedynym w swoim rodzaju przeglądem wszystkich formacji wojskowych, wśród których najciekawsze sekwencje stanowią działania lotnictwa i wojsk rakietowych.

Przez cały czas trwania ćwiczeń jednostkom wojskowym towarzyszyli filmowcy. Czterdziestu doświadczonych, utalentowanych operatorów utrwalało na taśmie najważniejsze momenty manewrów. Kręcili zdjęcia z pokładów samolotów, kabin śmigłowców, czołgów, samochodów — byli dosłownie wszędzie, zapewniając milionom widzów ważny efekt współuczestniczenia w wydarzeniach. Zresztą kierujący ekipą operator Michaił Oszurkow ma w tej dziedzinie niemałe doświadczenie: w czasie wojny był operatorem frontowym, był też autorem zdjęć wielu dokumentów filmowych m. in. „Skrzydeł Października". Obecnie „dowodzi" czołówką filmującą wyłącznie doroczne parady lotnicze i defilady wojskowe na Placu Czerwonym.

„Manewry Dniepr" to film bardzo dobrze zrobiony, świetnie fotografowany, z rzeczowym lapidarnym komentarzem. Ramą spinającą całość jest krótki rys historyczny poświęcony dziejom Armii Czerwonej i jej aktualnej roli, jako gwaranta światowego pokoju. Pierwsze kadry w syntetycznym skrócie przypominają archiwalne zdjęcia Lenina na Placu Czerwonym i defilujących przed nim słabo uzbrojonych żołnierzy, zwycięstwa pod Carycynem, pogrom faszystów pod Moskwą i kolejne karty chwały — Stalingrad, Sewastopol, Łuk Kurski, Dniepr, Wisła, Odra, wreszcie — czerwony sztandar nad Reichstagiem w Berlinie.

A oto i samo centrum „bitwy" toczącej się na lądzie, wodzie i w powietrzu. Manewry. Uczestniczące w nich oddziały podzielono umownie na zgrupowania „wschodnich" i „zachodnich", jednakowe pod względem liczebności, poziomu wyszkolenia, ognia i uzbrojenia. Dowódcy tych ugrupowań, korzystając z najnowocześniejszych środków łączności, przekazują swoje rozkazy do podległych im jednostek. Na rozkaz czekają samoloty lotnictwa bojowego i obrona przeciwlotnicza. Startują zwiadowcy. Pada rozkaz: „Myśliwce i bombowce na start!" Na pulpitach kierowania — przygotowuje się dane potrzebne do startu rakiet. Wojska zaczynają natarcie zmasowanym

Powyżej: W manewrach wzięły udział wszystkie rodzaje lotnictwa radzieckiego, prezentując swoją wysoką sprawność bojową i pierwszorzędny poziom wyszkolenia lotniczego.

Z prawej: Po zakończonych ćwiczeniach gratulacje i uznanie dowódcy dla najlepszych żołnierzy, którzy wykazali się doskonałym przygotowaniem do przeprowadzenia zgodnie z założeniami taktycznymi manewrów.

uderzeniem sił pancernych. Lotnicy obrony przeciwlotniczej — osłaniają czołgi i piechotę zmechanizowanych „wschodnich".

Rozwijając natarcie, dowództwo wojsk „wschodnich" postanawia sforsować rzekę w marszu. Mamy więc możność obejrzenia kulminacyjnych scen manewrów — forsowanie Dniepru i przejście stalowej kolumny na drugi brzeg, po błyskawicznie zbudowanym moście pontonowym i po dnie rzeki. Przeprawę osłania ogień artylerii. Dla zaopatrzenia nacierających oddziałów w paliwo kładzie się przez Dniepr rurociąg. Te sceny oszałamiają wprost szybkością współczesnych sposobów budowy przepraw, mostów samochodowych i kolejowych, powstających w fantastycznym tempie na naszych oczach. Z dumą patrzą na wspaniałą, nowoczesną technikę starzy żołnierze. W minionej wojnie takie przygotowanie artyleryjskie trwało znacznie dłużej. Teraz, przy jednoczesnym uderzeniu sił lądowych i powietrznych, ogień przeciwnika może być zdławiony w ciągu kilku minut.

Dla umocnienia przeprawiającej się przez rzekę kolumny pancernej „wschodnich" — dowódcy kierują desant śmigłowców. Zrzucani są nie tylko żołnierze, ale i ciężki sprzęt bojowy. Oddziały desantowe atakiem od tyłu niszczą punkty oporu wojsk „zachodnich".

Ale oto na niebie pojawiają się znów zwiadowcy. „Oczy" i „uszy" armii i zawsze pierwsi — lotnicy. Drogą powietrzną przybywa sprzęt bojowy, działa samobieżne, armaty, ciągniki — na spadochronach wyposażonych w silniki hamujące i spadochronach wieloczaszowych, nie wymagających dodatkowych urządzeń hamujących. Żołnierze wojsk desantowych wydają się nam ludźmi o stalowych nerwach. Do miejsca lądowania desantu samoloty transportowe dowożą ciężki sprzęt wojenny.

Stopniowo wchodzimy w ostatnią fazę manewrów; strzelanie bojowe ze wszystkich rodzajów broni w warunkach poligonowych. Ogień z nieba. Ogień z ziemi, z wyrzutni rakietowych. To niewątpliwie najbardziej pasjonujące partie „Manewrów Dniepr". Mamy tu okazję oglądania po raz pierwszy na ekranie wspaniałego samolotu przeznaczonego do radiolokacyjnych obserwacji. Ten powietrzny olbrzym „widzi" dalej od naziemnych stacji. Jego załoga dysponuje nowoczesnym mózgiem elektronowym, który wykonując tysiące operacji w ciągu sekundy, błyskawicznie odnajduje cel i określa dokładnie jego położenie.

Samolot przeznaczony do radiolokacyjnych obserwacji, widzący dalej od naziemnych stacji. Jego załoga dysponuje mózgiem elektronowym, wykonującym tysiące operacji w ciągu sekundy, błyskawicznie odnajduje cel i określa dokładnie jego położenie.

Podziwiamy też wielosilnikowe samoloty uzbrojone w rakiety, które zasilane w powietrzu paliwem z samolotów-cystern, mogą latać wokół kuli ziemskiej bez lądowania. Oglądamy samolot, który dzięki skrzydłom składającym się podczas lotu — staje się odrzutową strzałą. Szybki start umożliwia mu dodatkowy silnik rakietowy.

Duże wrażenie sprawiają zdjęcia, ukazujące zdolność bojową marynarki wojennej: z atomowymi okrętami podwodnymi, zdolnymi do opłynięcia w głębinach mórz i oceanów całej kuli ziemskiej bez wynurzenia się na powierzchnię.

I wreszcie do akcji rzucona zostaje najpotężniejsza, najnowocześniejsza broń — rakiety bliskiego i dalekiego zasięgu, niezawodnie sięgające każdego celu. Spadkobierczynie sławetnych katiusz. Widzimy ich duże zastosowanie na współczesnym polu walki, nawet w wojskach pancernych, bowiem już nie saperzy, ale specjalne urządzenia rakietowe rozminowują drogę przed czołgami.

W manewrach uczestniczyła najnowocześniejsza broń — rakiety. Na zdjęciu rakiety przeciwlotnicze.

Widzimy jak z atomowych okrętów, spod wody startują balistyczne rakiety, zdolne do przenoszenia ładunków jądrowych. Obserwujemy lot rakiet do celów głębinowych i do celów nawodnych. Rakiet „woda-woda" i „woda-powietrze", rakiet „ziemia-powietrze" i „powietrze-ziemia". Jesteśmy świadkami eksplozji, fotografowanych z powietrza, z ziemi i z wody.

„Manewry Dniepr" dobiegają końca. Finalizuje je defilada wszystkich uczestniczących formacji wojskowych. Nie ma tu zwycięzców ani pokonanych. Było tylko imponujące rozmachem widowisko, którego główną atrakcję stanowił pokaz nadzwyczajnej techniki wojskowej, osiągnięć współczesnej nauki i sztuki dowodzenia.

Twórcy tego pouczającego filmu zrobili wiele, abyśmy mogli uświadomić sobie skalę rozgrywających się ćwiczeń, zobaczyć działania poszczególnych formacji w całej ich złożoności i wzajemnym powiązaniu, uzmysłowić potęgę i przygotowanie bojowe nowoczesnej armii. Zobaczyć sytuacje rozwijające się na rozległych przestrzeniach równocześnie i których nawet korzystając z samochodu czy samolotu nie sposób byłoby obejrzeć gołym okiem — w całości.

I jeszcze raz, na zakończenie filmu, oglądamy retrospekcje; archiwalne zdjęcia przypominają obrady Międzynarodowego Trybunału w Norymberdze, ogłoszenie wyroku — i związane z nim nadzieje świata na zwycięstwo rozumu. Nadzieje nie spełnione do dziś. Ale to już jest współczesność. Wiemy dobrze dlaczego ZSRR musi nieustannie doskonalić sprawność bojową swej armii...

KRYSTYNA KOPROWICZ

FOKKER F VII B/3 M

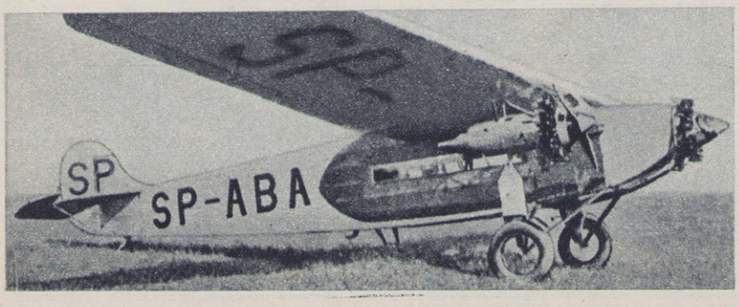
Wiosną 1928 r. polskie ministerstwo komunikacji zakupiło w Holandii licencję trójsilnikowego Fokkera F-VIIB/3M oraz jeden samolot tego typu. Decyzję tę należy uznać za trafną, gdyż był to bardzo udany samolot. Prototyp trójsilnikowego F-VII/3M był oblatany 4. IX. 1925 r. i powstał jako dalsze rozwinięcie jednosilnikowego F-VIIA/1M. Prototyp ten wygrał w 1925 r. konkurs Forda i wykonał rajd dookoła USA o długości 27 500 km, a następnie R. Byrd wykonał na nim w 1926 r. lot do Bieguna Północnego. W 1928 r. Floyd Bennett dokonał na nim przelotu z Ameryki do Australii. Po zbudowaniu 23 sztuk F-VIIA/3M, od 1928 r. produkowana była wersja F-VIIB/3M o rozpiętości powiększonej o 2,4 m i większym usterzeniu poziomym. W tej wersji w Holandii, Belgii, Anglii, Czechosłowacji, Polsce i USA zbudowano 154 samoloty. F-VII/3M był jednym z pierwszych samolotów, który mógł kontynuować lot po zatrzymaniu się jednego silnika.

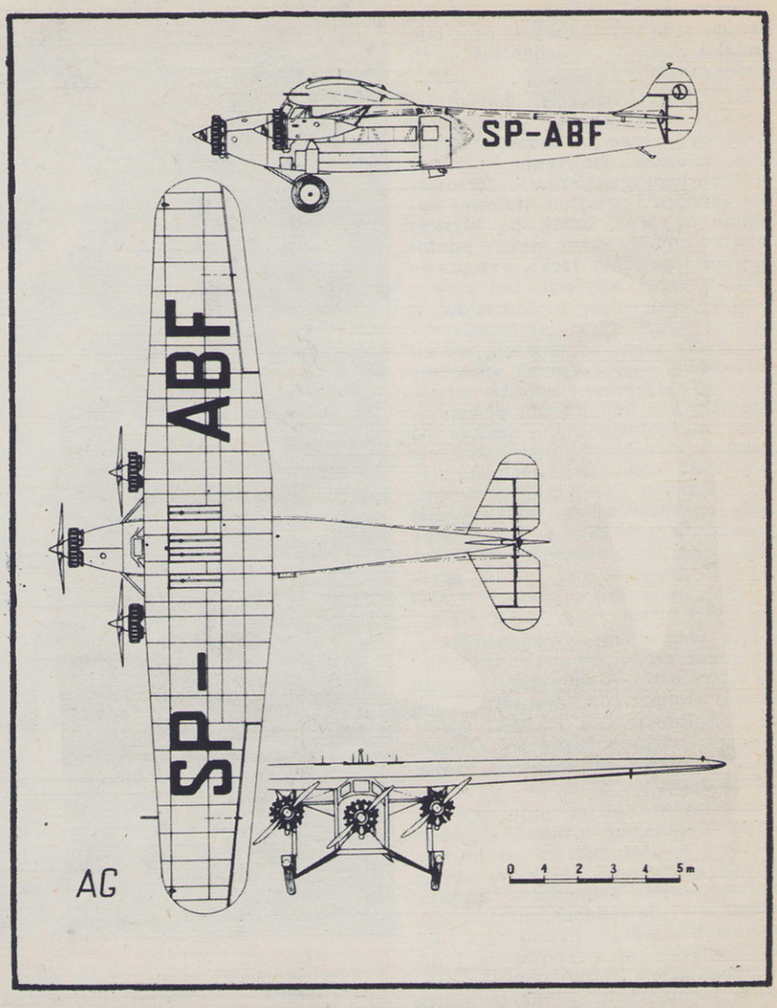
Egzemplarz Fokkera zakupiony przez Polskę był pierwszym seryjnym samolotem wersji F-VIIB/3M. Przyleciał do Warszawy 28. V. 1928 r. i otrzymał znaki P-PAAA. Na samolocie tym, przeznaczonym dla polskich linii lotniczych, Szałas i Kalina wykonali lot do Bagdadu, gdzie 31. VII. 1928 r. rozbili samolot o wał otaczający lotnisko. Na podstawie zakupionej licencji wytwórnia Plage i Laśkiewicz w Lublinie wyprodukowała w 1929 r. 10 Fokkerów pasażerskich dla LOT-u (i jeden w 1930 r.) oraz 21 bombowych dla wojska. Samoloty przybyły do Warszawy pod koniec 1929 r. i od 1. VI. 1930 r. rozpoczęły loty do Bukaresztu. W 1930 r. LOT otrzymał od Ministerstwa Komunikacji tylko 4 samoloty pasażerskie i 1 fotogrametryczny, a w 1931 r. 4 dalsze pasażerskie i w 1933 r. jeszcze jeden.

Samolot napędzały trzy 9-cylindrowe silniki Wright J5a „Whirlwind" (produkcji amerykańskiej lub polskiej) o mocy nominalnej 220 KM każdy, a startowej 240 KM, wyposażone w śmigła drewniane. Zbiorniki paliwa o pojemności 1 200 l — w płacie.

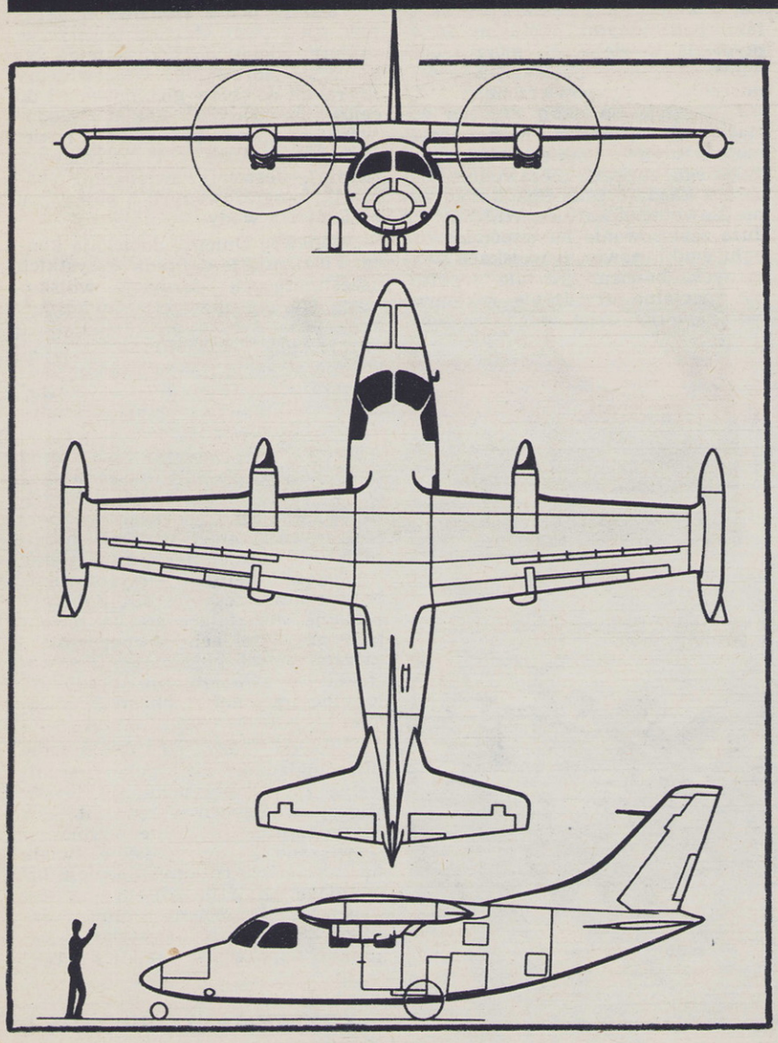
W trakcie eksploatacji LOT wprowadził na samolotach szereg modyfikacji. W 1930 r. dodano boczne szyby w kabinie załogi, a samolot SP-ABA został przerobiony na fotogrametryczny. W 1931 r. wymieniono koła z 1 100 × 200 na 1 150 × 250, gdyż dotychczasowe szybko zużywały się i pękały. W latach 1931—32 wszystkie samoloty wyposażono w radiostacje. Na okres zimy samoloty otrzymywały nagrzewnice powietrza dla kabiny, podwieszone pod kadłubem oraz narty, początkowo metalowe, później drewniane. W 1931 i 1932 wszystkie samoloty otrzymały metalowe śmigła, co poprawiło osiągi. Ponieważ zastosowane śmigła były bez kołpaków — silniki otrzymały z przodu osłony o kształcie miski. W 1932 r. wypróbowano na samolotach sztuczne horyzonty i zakrętomierze dla dostosowania samolotów do lotów bez widoczności.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SAMOLOT MITSUBISHI MU-2 B ● JAPONIA

Spośród nowych konstrukcji japońskich chyba najciekawszy jest oryginalny samolot wielozadaniowy Mitsubishi Mu-2. Jak widać z rysunków, odznacza się on szczególnie zwartą konstrukcją. Prototyp samolotu odbył swój pierwszy lot we wrześniu 1963 r. (Mu-2A). Produkcja seryjna szeregu różnych wersji samolotu wynosi obecnie 8—10 samolotów miesięcznie. Mu-2B może służyć jako samolot dyspozycyjny lub małej komunikacji (6—8 pasażerów); inne wersje mają przeznaczenie wojskowe. Np. wersja Mu-2C jest wyposażoną w dwie fotokamery i 2 k. masz. 12,7 mm oraz służy do celów taktycznego rozpoznania i łączności. Niektóre z tych samolotów posiadają urządzenia radiolokacyjne. Siły lotnicze Japonii zamówiły 20 samolotów Mu-2E do celów łączności i ratownictwa. Samolotem Mu-2 interesują się również państwa zachodnie: 1 egzemplarz Mu-2F zakupiła Szwajcaria, kilkadziesiąt Mu-2 sprzedano w USA za pośrednictwem zakładów Mooney (które montują samoloty z nadesłanych z Japonii zespołów i wyposażają je w amerykański osprzęt).

Mu-2 jest górnopłatem. Płat zabudowany nad kadłubem odznacza się ujemnym wzniosem i klapami na całej rozpiętości. Krótki kadłub ma przekrój kołowy, co umożliwia zastosowanie ciśnieniowej kabiny. Usterzenie pionowe — ukośne. Podwozie trzypunktowe, całkowicie wciągane w kadłub.

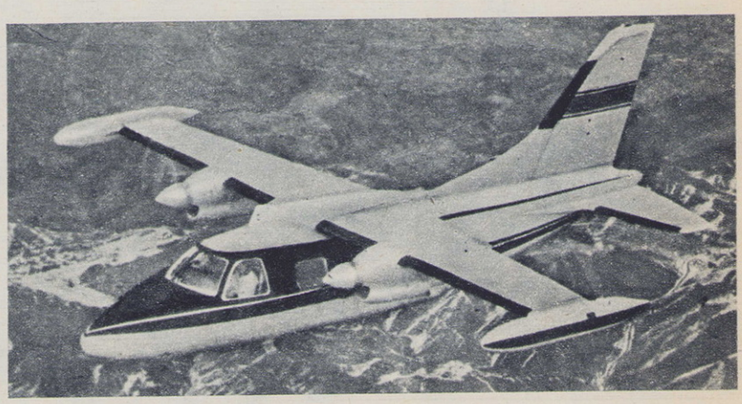
Do napędu służą 2 silniki turbośmigłowe Garret — AiResearch TPE-331-25A o mocy 575 KM każdy. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 12,0 m, długość — 10,15 m, wysokość — 3,95 m, pow. nośna — 16,5 m².

Ciężary: Ciężar własny — 2 430 kG, ciężar całkowity 4 050 kG.

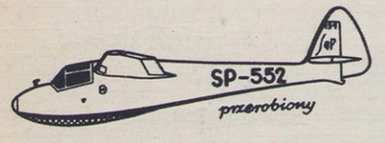
Osiągi: Prędkość przelotowa max. (na 3 000 m) — 500 km/h, prędkość przelotowa ekonomiczna (na 6 000 m) — 440 km/h, wznoszenie (przy ziemi) — 11 m/s, pułap — 8 000 m, zasięg — (na 6 000 m; 30 min. rezerwa lotu) — 1 950 km.



KONSTRUKCJE 25-LECIA PRL

13. IS-2 „Mucha" (1948) (także „Mucha-bis" i „Mucha-ter")

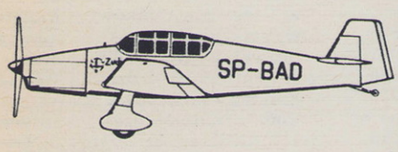
Szybowiec treningowo-wyczynowy konstrukcji inżynierów F. Kotowskiego i I. Kaniewskiej. Oblatany w kwietniu 1948 r. Jednomiejscowy grzbietopłat z zakrytą kabiną, konstrukcja skorupowa, drewniana. Szybowiec był prosty w budowie i miał dobre własności lotne, co przyczyniło się do jego rozpowszechnienia i popularności. Wyprodukowano 20 sztuk wersji „Mucha-bis" i 114 egzemplarzy ulepszonej wersji „Mucha-ter". Na szybowcach „Mucha" padło wiele rekordów, uzyskano wielką liczbę srebrnych i złotych odznak i diamentów. Rozpiętość — 15 m, długość — 6,8 m, wydłużenie — 15. Ciężar całkowity — 260 kG. Doskonałość — 23,1, opadanie min. — 0,68 m/s.



14. IS-1 „Sęp-bis" (1948)

Seryjna wersja pierwszego powojennego szybowca polskiego. Zbudowano 5 egz.; pierwszy został oblatany w maju 1948 r. Od prototypu „Sęp-bis" różnił się poprawioną i lepiej wyposażoną kabiną, przebudowanym sterowaniem i zmienionym wzniosem skrzydeł. Na szybowcu „Sęp" uzyskano siedem rekordów krajowych i szereg innych doskonałych (na owe czasy) osiągnięć sportowych. Na „Sępach-bis" odnieśli sukcesy szybownicy: Adam Zientek, Irena Kempówna, Tadeusz Góra, Jerzy Popiel i Ryszard Bitner.

Rozpiętość — 17,5 m, długość — 7,5 m, wydłużenie — 18. Ciężar całkowity — 353 kG. Doskonałość — 27, opadanie min. — 0,74 m/s.



15. „Zuch-1" (1948)

Dwumiejscowy samolot szkolno-akrobacyjny — wersja „Junaka" z czeskim silnikiem rzędowym Walter „Minor 6-III" (160 KM). Od „Junaka" różnił się ponadto wolnonośnym, dobrze oprofilowanym podwoziem. Oblatany we wrześniu 1948 r. Dopuszczony do pełnej akrobacji. Zbudowano tylko prototyp. Rozpiętość — 10,0 m, długość — 7,84 m. Ciężar całkowity — 1 000 kG. Prędkość max. — 244 km/h.

LEKARZ ODPOWIADA

ANDRZEJ KOCEMBA — KALISZ. W sprawach możliwości poprawy ostrości (0,9 wg tablicy) wzroku — trzeba wiedzieć, co powoduje jej obniżenie. Na podstawie lektury listu trudno jednak stwierdzić, czy jest to frakcja czy innego rodzaju wada lub schorzenie. Dopiero na podstawie dokładnego badania okulistycznego i po ustaleniu przyczyny można by odpowiedzieć konkretnie na Pana pytanie.

RYSZARD GRZEGORSKI — LEGNICA. Szybki rozwój lotnictwa, wprowadzenie do eksploatacji skomplikowanego sprzętu, stwarza coraz to nowsze kryteria oceny zdolności do pracy w powietrzu. Podczas lotu działa na pilota szereg szkodliwych czynników, m. in. obniżone ciśnienie atmosferyczne i przyspieszenia wpływają ujemnie na pracę personelu latającego. Ze względu na ciągły wzrost wysokości i prędkości lotu współczesnych samolotów, kryteria oraz wymagania zdrowotne musiały ulec zmianie. Według aktualnych przepisów o ocenie zdolności fizycznej i psychicznej personelu latającego, stan Pana zdrowia nie odpowiada wymaganym warunkom. Wady i schorzenia serca dyskwalifikują bowiem kandydata do służby w powietrzu.

ZBIGNIEW SITEK — WYSZKÓW. Praca pilota wymaga dobrego uzębienia. Brak dwóch zębów nie stanowi jednak przeszkody w dopuszczeniu kandydata do szkolenia w pracy pilota.

MARIAN GIBAS — SUCHA, JANINA TYŁKO — PSZÓW, POW. WODZISŁAW. Niedobór witamin i soli mineralnych w organiźmie powoduje odwapnienie kości, obniżenie napięcia mięśni, niedokrwistość, choroby zwane awitaminozami, jak szkorbut, kurza ślepota itp. Dla prawidłowego wyżywienia pilota wskazane jest, aby spożył on w ciągu roku około 200 kg różnych jarzyn i owoców. Szczególną uwagę należy zwrócić na zapotrzebowanie pilota na witaminę C. Z soli mineralnych do najbardziej potrzebnych należy zaliczyć sole wapnia i fosforu, które znajdziemy w takich pokarmach jak mleko, ser, żółtko, kapusta, szpinak, sałata i marchew. Pilotom należy w pokarmach podać odpowiednią ilość wszystkich witamin. Witamina A znajduje się w największych ilościach w wątrobie, tranie, mleku, maśle oraz świeżych jarzynach. Witamina B znajduje się w drożdżach, otrębach pszennych, płatkach owsianych, jarzynach, owocach i orzechach. Witamina C w surowych owocach i jarzynach. Szczególnie należy tutaj wymienić czarne porzeczki, kapustę, jarzębinę, kalafior oraz cytryny. Witamina D występuje w żółtku jaj, mleku, tranie i maśle.

Dr med. HENRYK KLIMEK

ZBIERAMY ZNACZKI

WIELKA BRYTANIA

Poczta brytyjska wydała znaczek pocztowy przedstawiający naddźwiękowy samolot pasażerski produkcji francusko-brytyjskiej „Concorde" w locie, na tle zarysów lądów Wielkiej Brytanii i Francji. Znaczek o wartości nominalnej 4 pensów, reprodukujemy. Wymiary obrazka: 38 × 21 mm.

(h)

POCZTA LOTNICZA

SZKOŁA CHORĄŻYCH

Daniel Wiśniewski — Wilkowa Wieś, pow. Pruszków, Jerzy Urbanowicz — Trzebiatów, Eugeniusz Schmidt — Wrocław

Do Szkoły Chorążych Personelu Latającego Wojsk Lotniczych przyjmowani są wyłącznie maturzyści (posiadający świadectwo dojrzałości), w wieku 17—23 lat. Tak więc absolwent zasadniczej szkoły zawodowej nie może zostać pilotem wojskowym. Nie może on także zostać pilotem cywilnym, a nawet szybownikiem, bowiem i tam wymaga się od kandydata na szkolenie lotnicze wykształcenia średniego, ewentualnie uczęszczania do co najmniej przedostatniej klasy liceum lub technikum. Absolwent ZSZ może natomiast zostać skoczkiem spadochronowym.

MECHANIK LOTNICZY

Eugeniusz Kowalczyk — Koszalin. Przeniesienie żołnierza służby zasadniczej do jednostki, w której wykonywać można zawód mechanika lotniczego, możliwe jest tylko poprzez dowódcę macierzystej jednostki, do którego należy złożyć odpowiednią prośbę (raport).

MATERIAŁY HISTORYCZNE

W naszej szkole zorganizowany został konkurs na najlepszą pracę o tematyce lotniczej pod nazwą „50 lat lotnictwa polskiego". Bardzo proszę o przysłanie jakichś propozycji i materiałów do tej pracy — pisze **Barbara Dębowska z Białegostoku.**

Z przykrością stwierdzamy, że nie możemy zadość uczynić prośbie— nie wysyłamy bowiem żadnych materiałów, w tym także historycznych, związanych z 50-leciem lotnictwa polskiego. Polecamy jednak uważną lekturę „Skrzydlatej Polski", szczególnie z 1968 r., w której bardzo wiele pisaliśmy o naszym lotnictwie w ostatnim półwieczu.

W przypadku **dużego** zapotrzebowania na materiały historyczne, szczególnie fotografie, dotyczące 50-lecia lotnictwa polskiego, należy zwracać się do działu społeczno-politycznego Aeroklubu PRL — Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55.

PROSPEKTY

Ile kosztują i gdzie można otrzymać prospekty polskich samolotów i szybowców? — pyta **Tadeusz Kurzawa z Gdyni.**

Prospektów takich nie ma w sprzedaży.

ADRESY

Zenon Miller — Wrocław. Adresów prywatnych oraz instytucji zagranicznych nie podajemy.

BADANIA LEKARSKIE

J. B. z Ursusa (nazwisko znane redakcji) pisze: Jestem uczniem XI klasy, pragnę zdobyć zawód pilota wojskowego. Ukończyłem LPW I stopnia (szybowce), jestem skoczkiem spadochronowym. Na badaniach w WIML-u zostałem jednak uznany za niezdolnego do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Czy będę mógł w przyszłości ponownie przejść badania, i czy mam szansę wstąpienia w przypadku pozytywnego wyniku badań, do WOSL-u? Czy negatywny wynik badań w WIML-u („odpadłem" na EEG) uniemożliwia mi staranie się także do LOT-u?

Kandydat na pilota zawodowego, tak w wojsku jak w lotnictwie cywilnym, musi posiadać nieskazitelne zdrowie — i dlatego orzeczenie WIML-u jest tu kryterium decydującym. Zdarza się jednak, że negatywne orzeczenie WIML-u o stanie przydatności kandydata do lotnictwa zawodowego nie wyklucza możliwości latania niezawodowego (turystycznego, sportowego). Decyzja w tym względzie należy również do komisji lotniczo-lekarskiej WIML-u lub GOBLL-u (gdzie badani są piloci aeroklubowi).

Na ponowne badania lotniczo-lekarskie, w przypadku negatywnego orzeczenia komisji, skierowanym można być po upływie jednego roku.

SZYBOWNIK W WOJSKU

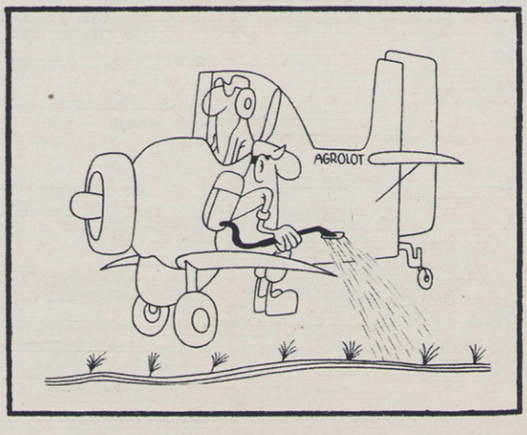
Andrzej Wolański — Opole. Nie należy się załamywać przerwą w lataniu szybowcowym spowodowaną odbywaniem zasadniczej służby wojskowej. Radzimy wziąć się w garść i być cierpliwym. Nic bowiem nie stoi na przeszkodzie, by po odbyciu służby wojskowej wznowić latanie. Nabytych umiejętności nie zapomina się znowu tak szybko, nie przepadnie też zdobyty przez kolegę warunek do srebrnej odznaki szybowcowej.

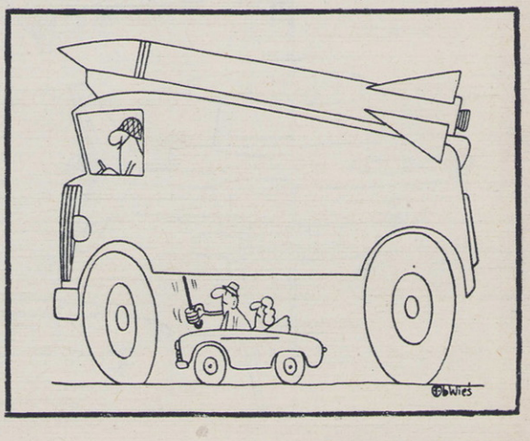
UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Jerzy Karczewski — Złocieniec, Rynek 2, pow. Drawsko poszukuje książek o tematyce spadochronowej, szczególnie traktujących o historii i osiągnięciach wyczynowych oraz samych spadochronach.

DZIĘKUJEMY

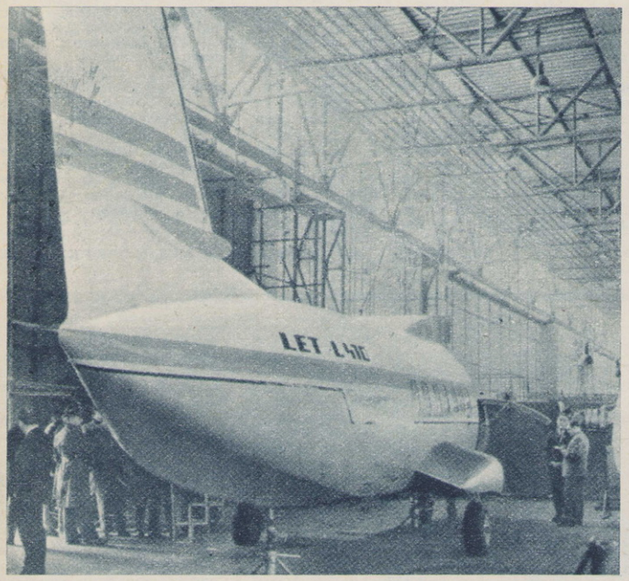
Gdańskim harcerzom-lotnikom, skupionym w Kręgu Instruktorów Popularyzacji Lotnictwa im. Lotnika-kosmonauty J. Gagarina Komendy Gdańskiej Chorągwi ZHP, dziękujemy za życzenia z okazji Międzynarodowego Dnia Lotnictwa i Kosmonautyki.





RAKIETA PO ŚWIECIE

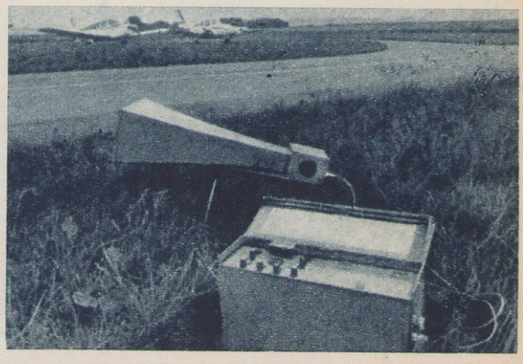
NARODZINY SAMOLOTU



Tak wygląda stan prac przy budowie nowego czechosłowackiego turbośmigłowego samolotu dyspozycyjnego L-410 budowanego w zakładach „Let" w Kunowicach. Jest to samolot 2-silnikowy o właściwościach krótkiego startu i lądowania. Oblot jest przewidywany w pierwszej połowie br.

MINI-ŚMIGŁOWIEC

Niedawno opisywaliśmy nowo opracowywany zestaw elementów konstrukcyjnych do samodzielnej budowy śmigłowca 1-miejscowego „Scorpion". A oto zdjęcia z pierwszego oblotu. Ciężar własny — ok. 200 kG, ciężar użyteczny — 150 kG, prędkość — 135 km/h, pułap — 4 500 m.

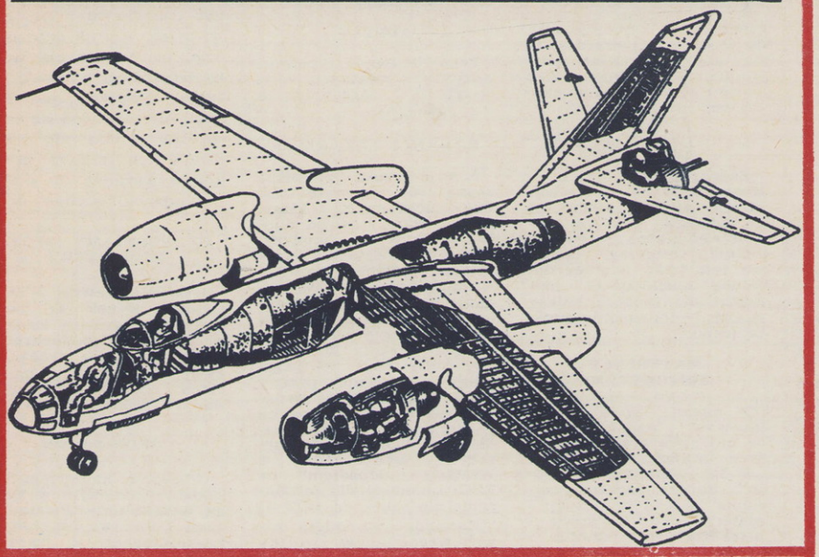


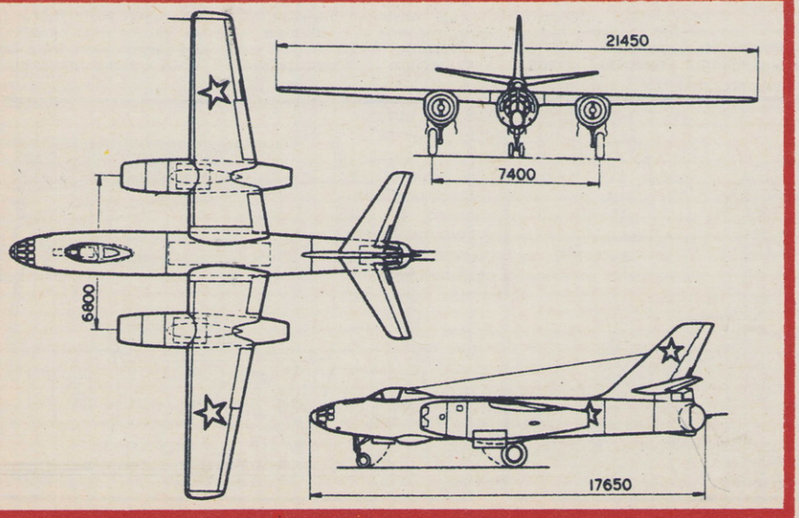
Zdjęcia i rysunki: „Krylia Rodiny", „Awiacja i Kosmonawtika", „Letectvi + kosmonautika", „Hobby".

STRACH NA PTAKI

Do odstraszania ptaków chętnie zalegających pasy startowe na lotniskach stosuje się m. in. urządzenia elektroniczne. Jest to generator głosów ostrzegawczych wydawanych przez ptaki w obliczu niebezpieczeństwa. Dźwięki te są wytwarzane na drodze elektronicznej (bez taśmy magnetofonowej), a urządzenie jest niezależne od zasilania z sieci elektrycznej.

ODRZUTOWY SAMOLOT BOMBOWY IŁ-28

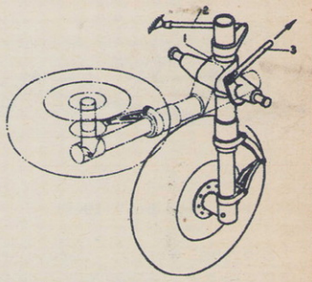




Taktyczny radziecki bombowiec odrzutowy Ił-28 powstał w 1948 r. w biurze konstruktorskim S. Iliuszyna. Był on jednym z najlepszych samolotów świata w swej klasie. Bogate wyposażenie radionawigacyjne umożliwiało działanie samolotu w każdych warunkach. Załoga: pilot, nawigator i strzelec-radiotelegrafista. Dwa silniki turboodrzutowe WK-1 o ciągu 2 700 kG każdy.

Rozpiętość — 21,45 m, długość — 17,65 m, pow. nośna — 60,8 m², wydłużenie — 7,75. Ciężar własny — 12 890 kG, ciężar całkowity max. — 21 200 kG. Prędkość max. (na wys. 4 500 m) — ponad 900 km/h, prędkość max. przy ziemi — 800 km/h. Pułap — 12 300 m. Czas wznoszenia na wys. 10 000 m — 18 min. Zasięg na wys. 10 000 m — 2 400 km. Rozbieg — 875 do 1 150 m (z przeciążeniem), dobieg — 1 170 m. Były też wersje seryjne: Ił-28R (rozpoznawczy), Ił-28U (szkolny) oraz Ił-28T (torpedowy).

Przekrój perspektywiczny przedstawia samolot Ił-28. Konstrukcja metalowa. Kabiny ciśnieniowe. Płat dwudźwigarowy z profilem SP-5S. (12% grubości). Pokrycie nitowane o grubościach: 0,8—2,0 mm (kadłub) i 2—4 mm (płat). Wychylenia klap do startu — 20°, do lądowania — 50°. Pięć zbiorników paliwa o łącznej pojemności 7 908 l znajdowało się w kadłubie, przed i za płatem. Zbiorniki miękkie. Podwozie trzypunktowe z amortyzacją olejowo-powietrzną. Podwozie przednie wciągane do tyłu; koła zdwojone — ⌀ 600 x 180 mm. Podwozie główne wciągane w gondole silnikowe; koła — ⌀ 1 150 x 355 mm. Wciąganie i wypuszczanie podwozia — pneumatyczne; napęd klap i hamulców — hydrauliczny. Instalacja wciągania podwozia, hamulcowa i klap — zdwojona.



Podwozie główne (prawe): 1 — goleń przy wciąganiu obraca się o 90° wokół swej osi, 2 — popychacz obrotu goleni o 90°, 3 — popychacz wciągnika.

Sterowanie samolotem — mieszane: lotki — sztywne, stery i klapki wyważające — w zasadzie linkowe, klapki wyważające steru kierunku i prawej lotki — elektryczne.

Uzbrojenie: 4 działka NR-23 kalibru 23 mm (dwa stałe z boków przedniej części kadłuba i 2 ruchome sprzężone, w tylnej kabinie na końcu kadłuba). Ładunek bombowy — 3 000 kG.

Źródła: „Awiacja i kosmonawtika" (nr 10/1968 r.), „Krylia Rodiny" (nr 7/1968 r, nr 3/1969 r).

LOT
NOWINY
Nr 88 ● MAJ ● 1969

POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT

W WARSZAWIE O FINLANDII

W połowie kwietnia przybył do naszego kraju wiceprezydent Fińskich Linii Lotniczych „Finnair" JOUKO WARTIOVAARA. Cel wizyty — sfinalizowanie umowy dotyczącej regularnych lotów samolotów „Finnairu" do Warszawy i dalej na południe.

Fińskiego gościa witał na Okęciu dyrektor handlowy PLL LOT mgr M. Hedemann, który z naszej strony prowadził negocjacje. W handlowych rozmowach brał także udział przedstawiciel PLL LOT w Helsinkach — mgr Lucjan Jabroński.

Korzystając niejako z okazji, poprosiliśmy starego (nie wiekiem) pracownika „Lotu" (od 1951) o kilka słów dla „Nowin".

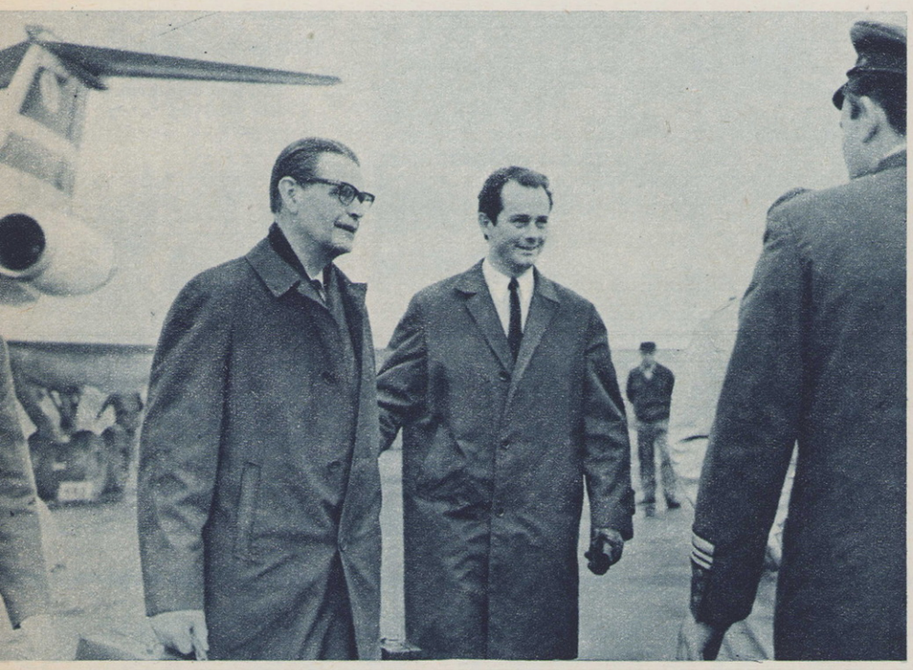
— Na placówce w Finlandii przebywam już trzy lata. Regularną komunikację do Helsinek via Sztokholm uruchomiliśmy w 1965 r. Własne biuro informacyjne w Helsinkach przy Etela Esplanaadi 22A otworzył „LOT" we wrześniu 1968 r., a od stycznia tego roku przybyło jeszcze pomieszczenie na terenie lotniska dla obsługi podróżnych i załóg.

Ruch pasażerski z Finlandii — a kraj to przecież mały — z roku na rok wzrasta, mimo dość dużej konkurencji ze strony komunikacji morskiej. Polską interesują się głównie handlowcy i grupy wyspecjalizowane (wśród nich wyróżniam wyraźnie zarysowane: studentów, stoczniowców, inżynierów — ogrzewników i handlowców). Po ostatnich rozmowach gospodarczych liczyć się należy z uaktywnieniem się tej ostatniej grupy.

Oczekujemy ponadto, że po rozpoczęciu lotów „Finnairu" nasza wzajemna współpraca zostanie jeszcze bardziej skoordynowana, zarówno w zakresie akwizycji, wspólnych przewozów jak i rozkładu lotów. Obecnie latamy dwa razy w tygodniu, „Finnair" w maju lub czerwcu będzie to czynił z taką samą częstotliwością. Jeśli idzie o sprzęt latający, to „LOT" reprezentują odrzutowce TU-134, „Finnair" — „Caravelle".

Na zakończenie mała ciekawostka — nasze biuro w Helsinkach mieści się na I piętrze. Tylko trzy linie lotnicze, z „Finnairem" na czele, mają lokale na parterze, których koszt wynajęcia jest jednak bardzo wysoki!

Samolotem PLL LOT udała się do Moskwy delegacja polska na Międzynarodową Konferencję w sprawie nieprzedawniania zbrodni hitlerowskich. Na naszym zdjęciu stoją od lewej: Dyrektor Głównej Komisji Badania Zbrodni Hitlerowskich — dr Czesław Pilichowski; Sekretarz Międzynarodowego Komitetu Oświęcimskiego — Mieczysław Kieta; Sekretarz ZG Zrzeszenia Prawników Polskich — doc. dr Kazimierz Kąkol; Minister Sprawiedliwości — prof. dr Stanisław Walczak (przewodniczący delegacji) oraz główny doradca delegacji polskiej na XXIII sesję ONZ — prof. dr Alfons Klafkowski.

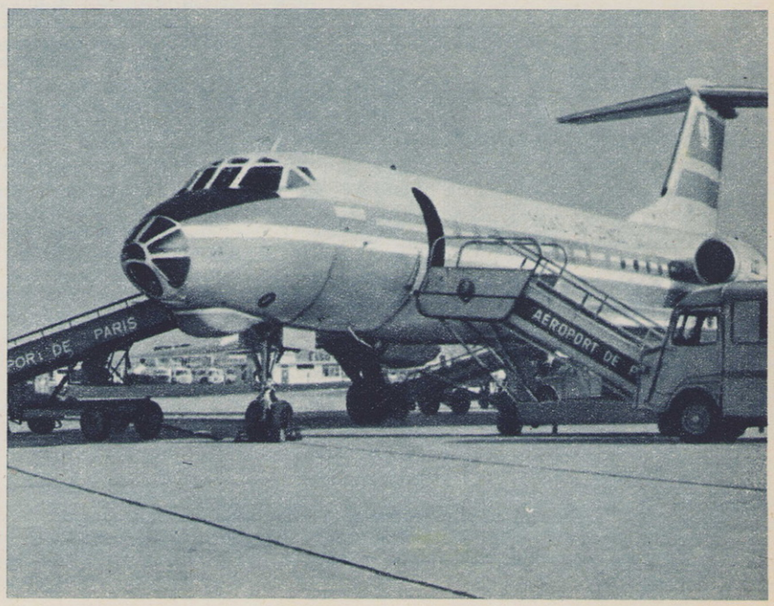


Częstym pasażerem PLL LOT jest członek Biura Politycznego Komitetu Centralnego, I sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Rzeszowie — tow. WŁADYSŁAW KRUCZEK. Na naszym zdjęciu — odlot do Warszawy. Pierwsza z lewej — ELŻBIETA ORŁOWSKA, kierownik Oddziału PLL LOT w Rzeszowie.

ODRZUTOWCAMI „LOT-u" DO PARYŻA I ZURYCHU

Gdy na paryskim lotnisku Le Bourget wylądował nowy Tu-134, odrzutowy samolot PLL LOT, witali go przede wszystkim dziennikarze. Były wywiady i zwiedzanie samolotu, a szczegółowych informacji udzielał kapitan Włodzimierz Sułecki. Nasz samolot wywarł bardzo dobre wrażenie na francuskich kolegach.

Na drugim zdjęciu pasażerowie udający się do Szwajcarii. Nasz nowy odrzutowiec Tu-134 wystartował po raz pierwszy z Warszawy do Zurychu w dniu 2 kwietnia bieżącego roku.



ISTAMBUŁ KONSTANTYNOPOLEM ZWANY

TYTUŁ nie jest oczywiście zupełnie dokładny. Bo trzeba jeszcze wymienić i Stambuł i dawne, sławne miano — Bizancjum.

Ale nie o onomastykę tu przecież chodzi. Do wielu miast Europy, Azji i Afryki, w których lądują samoloty Polskich Linii Lotniczych „LOT", od 2 kwietnia 1969 roku zaliczamy także ważny port nad Cieśniną Bosfor i Morzem Marmara. W dniu tym odbył się bowiem inauguracyjny lot na tej trasie, a samolot IŁ-18 prowadzony był przez załogę z kapitanem Florianem KORTUSEM na czele.

Po skromnej uroczystości na Okęciu z udziałem dziennikarzy — pożegnania i odlot punktualnie o godzinie 13.00.

Po ołowianym niebie nad Warszawą dalej piękna, bezchmurna pogoda. Słońce. Kapitan Kortus, doświadczony pilot (35 lat pracy w zawodzie) opowiada: „Lot odbywał się w cudownych wręcz warunkach, jak na inaugurację przystało. W Istambule lądowaliśmy o 17.10. Chwila przerwy i na pokład wchodzą zaproszeni goście tureccy, mnóstwo dziennikarzy. Nasz konsul wita serdecznie załogę i wręcza piękny bukiet biało-czerwonych goździków. Byliśmy wszyscy autentycznie wzruszeni. Potem mały poczęstunek i upominki.

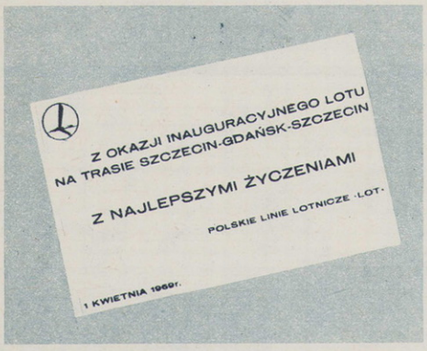
Jedyny kłopot — jeśli tak można powiedzieć — miałem z fotoreporterami i stewardessami".

Kapitan Kortus szczegółowo opowiada, jak to wyrywano je sobie z rąk, stawiano tu i ówdzie, wśród żartów i pokrzykiwań. „W którymś momencie czułem, że nie skompletuję załogi — śmieje się dowódca IŁ-18. — A przecież czekał nas jeszcze lot do Kairu. Wszystko zakończyło się jednak pomyślnie. W stolicy ZRA wylądowaliśmy o 20.30, by następnego dnia przez Ateny powrócić do Warszawy".

Tyle kapitan. Dodajmy więc jeszcze, że samoloty z Warszawy do Istambułu (i Kairu) startują raz w tygodniu — w każdą środę o godzinie 13.00, zaś z Istambułu w każdy wtorek o godzinie 13.50 (z Kairu o 10.30). Amatorów statystyki informujemy, że Turcja jest 22 krajem, do którego docierają nasze samoloty, zaś Istambuł jest 27 zagranicznym portem, gdzie znak lotowskiego żurawia jest stale reprezentowany.

Na wszelki wypadek adres w Istambule:

THY — Mesritiyet Caddesi 30, tel. 4447001/7.



MARYNARZE W SAMOLOCIE

Od kilku dni przed tą datą było kilka telefonów z zapytaniem czy to nie aprilisowy dowcip. W dniu 1 kwietnia wszystko jednak odbyło się normalnie.

Na płycie lotniska szczecińskiego oczekuje na inauguracyjny lot Szczecin-Gdańsk 17 pasażerów. Kierownik oddziału Nowak wręcza wszystkim piękne goździki, płytę-podarek oraz okolicznościowy bilecik. Wszyscy wyraźnie zadowoleni, nawet zaskoczeni...

Samolot IŁ-14 prowadzi załoga: Szczepan Sidorczuk (kapitan) oraz J. Konitzer i J. Baran. Na pokładzie krótkie rozmowy. 3-letni Jacek Tylek leci z mamusią z odwiedzin u taty. Bardzo mu się wszystko podobało i zapewnia (wraz z mamą), że będzie korzystał z tego dogodnego połączenia. Marynarz Andrzej Zawadka z Gdańska mówi, że ta linia ma duże znaczenie dla pracowników morza i ich rodzin, ale godziny odlotu samolotu z Gdańska — należy jego zdaniem — nieco przesunąć (na późniejsze).

W Gdańsku ruch olbrzymi. Dużo dziennikarzy, telewizja. Przed przylotem samolotu ze Szczecina kierownik oddziału Kolendo zorganizował w porcie konferencję prasową. Pytań było sporo, odpowiedzi wyczerpujące i ciekawie podane. Obie strony zadowolone. Przedstawicielka telewizji i dziennikarz gdańskiej gazety lecą do Szczecina.

Pierwszy na liście pasażerów p. Maza otrzymuje przed wejściem na pokład wiązankę goździków. Wszyscy oglądają prospekty i efektowne „Latające piosenki".

Odlot samolotu do Szczecina. Już po inauguracji. Odtąd codziennie samoloty obsługiwać będą ludzi morza, ich rodziny i turystów. Frekwencja od pierwszych dni ma wyraźne tendencje zwyżkowe.

Na pokładzie samolotów „Lotu" czytelnictwo widać kwitnie. Można wymienić uwagi i komentarze, a nawet wspólnie się uśmiechnąć. Dobrze, że fotoreporter był pod ręką...

PISALI O „LOCIE"

WIELE czasopism prowadzi rubrykę pn. Dobrze o nas mówili. Nie jest to może zbyt skromne w założeniu, ale przy tej ilości słowa drukowanego, jaka przypada dzisiaj na parę czytających oczu, chyba nie do uniknięcia.

Nie będziemy oczywiście tworzyć nowego działu. Pragniemy po prostu zapoznać naszych czytelników z kilkoma głosami o PLL „LOT", jakie ukazały się ostatnio na łamach prasy zagranicznej.

„Priokskaja Prawda", gazeta ukazująca się w Riazaniu, opisując lądowanie polskiego samolotu TU-134 na lotnisku Szeremietewo, przynosi interesujący wywiad z Filipinkami, traktując je jak stewardessy. Popularne śpiewające dziewczęta ze Szczecina udzielały rad, co zwiedzać w Polsce. Dużo informacji o Warszawie, Szczecinie i innych miastach polskich, w których lądują samoloty „Lotu". Do rozmowy z Filipinkami przyłączył się przedstawiciel „Lotu" w Moskwie Bogdan Jankiewicz, który szczegółowo omówił szlaki leninowskie w Polsce. „Samolotami Lotu za dwie godziny jesteście w Warszawie. Zatem do zobaczenia na polskiej ziemi" — zakończył rozmowę nasz przedstawiciel.

*

Bogato ilustrowane czasopismo **„Österreich-Polen"** z fragmentem krakowskiego rynku na okładce przynosi wiele pogłębionych informacji o naszej ojczyźnie. Obok artykułów o Wyspiańskim i G. Bacewicz — mały przewodnik dla turystów po Polsce z pięknymi zdjęciami. Specjalne materiały dla amatorów wędkarstwa, Pienin oraz zwolenników komunikacji lotniczej. Obszerny artykuł nosi tytuł „40 lat Lotu". Tekst otwiera duże zdjęcie naszego Tu-134, a niżej czwórka stewardess („niebieskie anioły", jak je nazwano w podpisie). Dużo historii, wiele danych techniczno-eksploatacyjnych: dokąd latamy, jakim sprzętem. Ciekawie przygotowany i dobrze napisany artykuł.

*

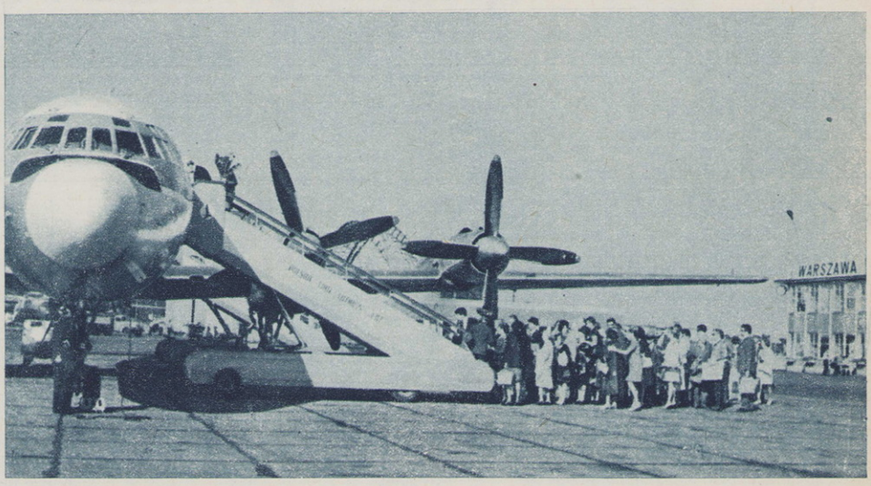
Ukazujący się w Wilnie **„Czerwony Sztandar"** (w języku polskim) przynosi wywiad z dyrektorem handlowym PLL „LOT" mgr. M. Hedemannem, w którym mowa zarówno o historii, jak i najbliższych perspektywach. Pytających interesowały przede wszystkim bezpośrednie połączenia Warszawy z miastami ZSRR.

*

Nasz krótki przegląd wypadnie zakończyć informacją, jaka ukazała się w **„Młodym Sybiraku"**, gazecie z dalekiego Omska. Tu również sporo danych o turystycznych szlakach Polski i usługach świadczonych w tym zakresie przez „LOT". „LOT" zaprasza was do Polski" — głosi podtytuł sporego artykułu.

Małemu Jacusiowi stewardessa „Lotu" zastępuje chwilowo mamusię. Urszula Krakowska częstuje zaś gościa z Amsterdamu J. Th. Van Wijngaardena polskimi cukierkami. Producentowi popularnych biszkoptów podróż samolotem „Lotu" bardzo przypadła do gustu. Jacuś też był bardzo zadowolony. A o to przecież chodzi...

Wraz z cieplejszą aurą na lotnisku robi się gwarno. A że Polacy należą do ludzi ruchliwych, to nawet duży Il-18 nie może się skarżyć na brak powodzenia.



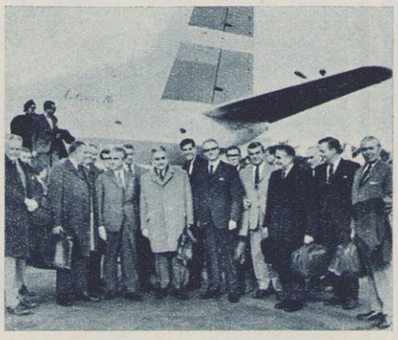
PRZEGLĄDAJĄC KRONIKĘ...

Podstawową cechą każdego portu lotniczego są przyloty i odloty. Tyle razy dziennie, tygodniowo, miesięcznie... Z samolotów wysiadają dostojne osoby, uśmiechnięte dzieci, dziennikarze, handlowcy. Kto by tam zresztą zliczył.

Z naszej bogatej kroniki wybraliśmy kilka zdjęć naszych miłych gości. Wszystkich pokazać nie jesteśmy w stanie, gdyż nasze łamy nie są, niestety, rozciągliwe.

Prasa skandynawska wiele uwagi poświęca walorom turystycznym Polski. Redaktorzy Svend Aage ANDERSEN z kopenhaskiej „Politiken" oraz Arne BYE z „Aftenposten" (Oslo) podróżowali po naszym kraju wyłącznie samolotami Lotu. „Sieć krajowych połączeń lotniczych jest tak skonstruowana, że mogliśmy zaplanować sobie ciekawą podróż po Polsce. W ciągu krótkiego czasu zobaczyliśmy bardzo dużo — a dla dziennikarzy to bardzo ważne" — powiedzieli nam na Okęciu.

Z odlotów wybraliśmy tylko jedno zdjęcie. Oto grupa pracowników łódzkich zakładów pracy udająca się na wypoczynek do Soczi.



Delegacja Sztokholmskiej Izby Handlowej, składająca się z dyrektorów banków, towarzystw eksportowych, wielkich przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych.

POCZĄTKI IATA

Dyrekcja IATA rozpoczęła już przygotowania do przypadającego w roku bieżącym jubileuszu 50-lecia. Organizacja ta, o wielkich zasługach dla rozwoju lotnictwa komunikacyjnego, powstała w Hadze w dniu 25 sierpnia 1919 roku. W pierwszym — historycznym — posiedzeniu, które powołało do życia międzynarodowe zrzeszenie, wzięło udział 12 przedstawicieli, reprezentujących 6 państw, organizujących u siebie komunikację lotniczą (Anglia, Dania, Holandia, Norwegia, Niemcy i Szwecja). Co reprezentowali członkowie nowo powstałej organizacji? 3500 pasażerów i 1 milion wylatanych kilometrów. Tu ciekawostka: akt powołujący IATA skadał się z jednej kartki pisanej odręcznie przez przedstawiciela Anglii! Generalnym zadaniem organizacji — aktualnym po dzień dzisiejszy — miała być współpraca między towarzystwami członkowskimi. Ustalono ponadto, że o przyjmowaniu dalszych członków decydować będzie zgoda większości.

Obecnie IATA liczy 104 członków. Przewozy towarzystw zrzeszonych, wg danych za rok 1967, wyniosły ogółem prawie 188 milionów pasażerów, a 3725 samolotów należących do towarzystw członkowskich wylatało łącznie ponad 5 miliardów kilometrów.

ROZMOWY NA LOTNISKU

JERZEGO WOSZCZYNSKIEGO spotkaliśmy na terenie nowego portu lotniczego, jak przyglądał się ostatnim zabiegom „kosmetycznym" tuż przed otwarciem.

— Do Kopenhagi poleci Pan już stąd. To chyba dobra wróżba przed objęciem odpowiedzialnego stanowiska przedstawiciela PLL LOT w Danii?

— Tak sądzę, chociaż przyznam się, że nie przywiązuję specjalnego znaczenia do tego rodzaju okoliczności...

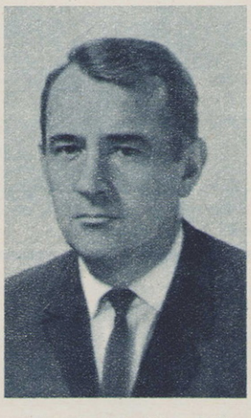
— Czytelników zainteresuje zapewne przebieg dotychczasowej pracy w „Locie". Może zechce Pan ujawnić trochę własnego życiorysu?

— Oczywiście, proszę bardzo. W „Locie" pracuję już ponad 15 lat! Swą działalność w przedsiębiorstwie rozpocząłem od stanowiska szefa działu organizacji. Trzyletni staż na tym stanowisku dał mi bardzo dobrą znajomość wielu dziedzin nieprostej przecież struktury przedsiębiorstwa, które, by przewozić pasażerów, musi podejmować wielokierunkowe działania. Ale ponieważ zawsze marzyłem o lataniu, o pracy w bezpośredniej styczności ze sprzętem latającym, przeszedłem następnie do pionu eksploatacji, gdzie m. in. prowadziłem dział łączności, któremu podporządkowany jest także ośrodek SITA. Również ten bardzo odpowiedzialny odcinek pracy dawał do rozwiązania wiele skomplikowanych problemów. Uczestniczyłem ponadto w wielu naradach i konsultacjach międzynarodowych, w czasie których wymieniało się nie tylko doświadczenia, ale i poznawało sporo nowych zagadnień.

Ścisły był także mój związek z pionem handlowym „Lotu", gdyż wiele usług łączności i SITA świadczone było właśnie dla tego działu naszego przedsiębiorstwa.

Po kolejnych trzech latach objąłem funkcje kierownika w Centralnym Biurze Sprzedaży i Rezerwacji.

Tutaj szczególnie przydały mi się doświadczenia zdobyte w dziale łącznoś-



ści dalekopisowej, podstawowego przecież ogniwa w realizowaniu usług dla oddziału rezerwacji. Uczestniczyłem tutaj także w wielu konferencjach międzynarodowych, a zwłaszcza tych, na których omawiane były środki zmierzające do poprawy warunków zawierania transakcji rezerwacyjnych Na tym odcinku pracy wprowadzono ostatnio tzw. centralny booking, ale szczegółami nie będę już chyba nudził Czytelników.

— Przeszedł Pan rzeczywiście interesującą drogę. Wiadomości zdobyte w jednym dziale uzupełniały się następnymi, pokrewnymi. To chyba najlepsza droga do podnoszenia i własnych kwalifikacji i efektów pracy przedsiębiorstwa. A jak przedstawiały się Pana kontakty z naszymi placówkami zagranicznymi?

— Wykorzystywałem częste spotkania z naszymi przedstawicielami, a zwłaszcza te poświęcone sprawom łączności i rezerwacji. Często rozmawialiśmy i o innych sprawach, wiążących się z podniesieniem naszego standardu usług w tym zakresie.

— Placówka w Danii stawiać będzie przed Panem szereg trudnych problemów. Co będzie przedmiotem specjalnej troski?

— Sądzę, że główny nacisk należy położyć na akwizycję i reklamę. Będę chciał dotrzeć do określonych grup społeczeństwa duńskiego, a specjalnie do Polonii. Trzeba będzie także w odpowiedni sposób ustawić współdziałanie z „Orbisem" oraz próbować objąć akcją akwizycyjną większy obszar.

— Czy uczy się Pan języka duńskiego?

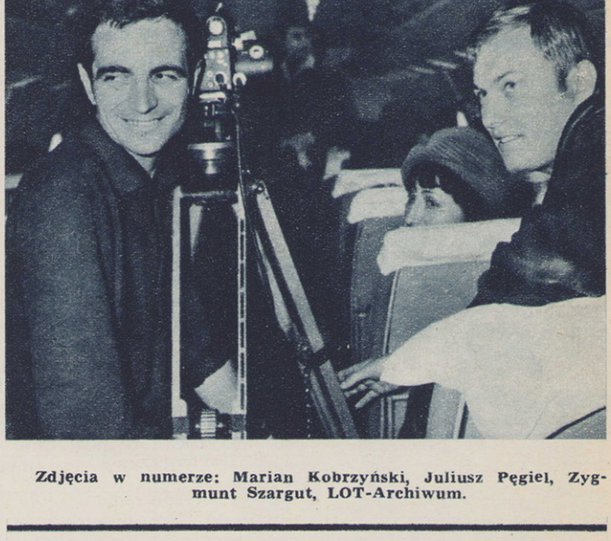
— Kilka zwrotów sobie przyswoiłem, będę się oczywiście starał przyswoić ich sobie jak najwięcej, ale w pracy swojej będę się przede wszystkim posługiwał angielskim i niemieckim.

Studiuję także historię Danii, zwyczaje i literaturę. Wiem, że Duńczycy lubią Polaków, dlatego będę chciał przybliżyć im nasz kraj, wskazać, że samoloty „Lotu" stanowią ważne ogniwo w zbliżeniu dwóch narodów.

— Życzymy powodzenia i prosimy o interesujące materiały dla „Nowin"!

FILMUJĄ...

Na pokładzie samolotu PLL LOT kolejna ekipa filmowa. Na naszych zdjęciach operator W. Leśkiewicz oraz Ania Grabowska, główna bohaterka filmu „Przygoda w Polsce". Część zdjęć była kręcona na lotnisku w Gdańsku, przy wydatnej pomocy pracowników tamtejszego oddziału z kierownikiem E. Kolendo na czele. Szkoda, że nie będzie ich widać na ekranie.



Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński, Juliusz Pęgiel, Zygmunt Szargut, LOT-Archiwum.

SKRZYDLATA POLSKA

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21 wewn. 44. Redaktor odpowiedzialny: JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do numeru 18 (930) z dnia 4 maja 1969 r. „Skrzydlatej Polski"